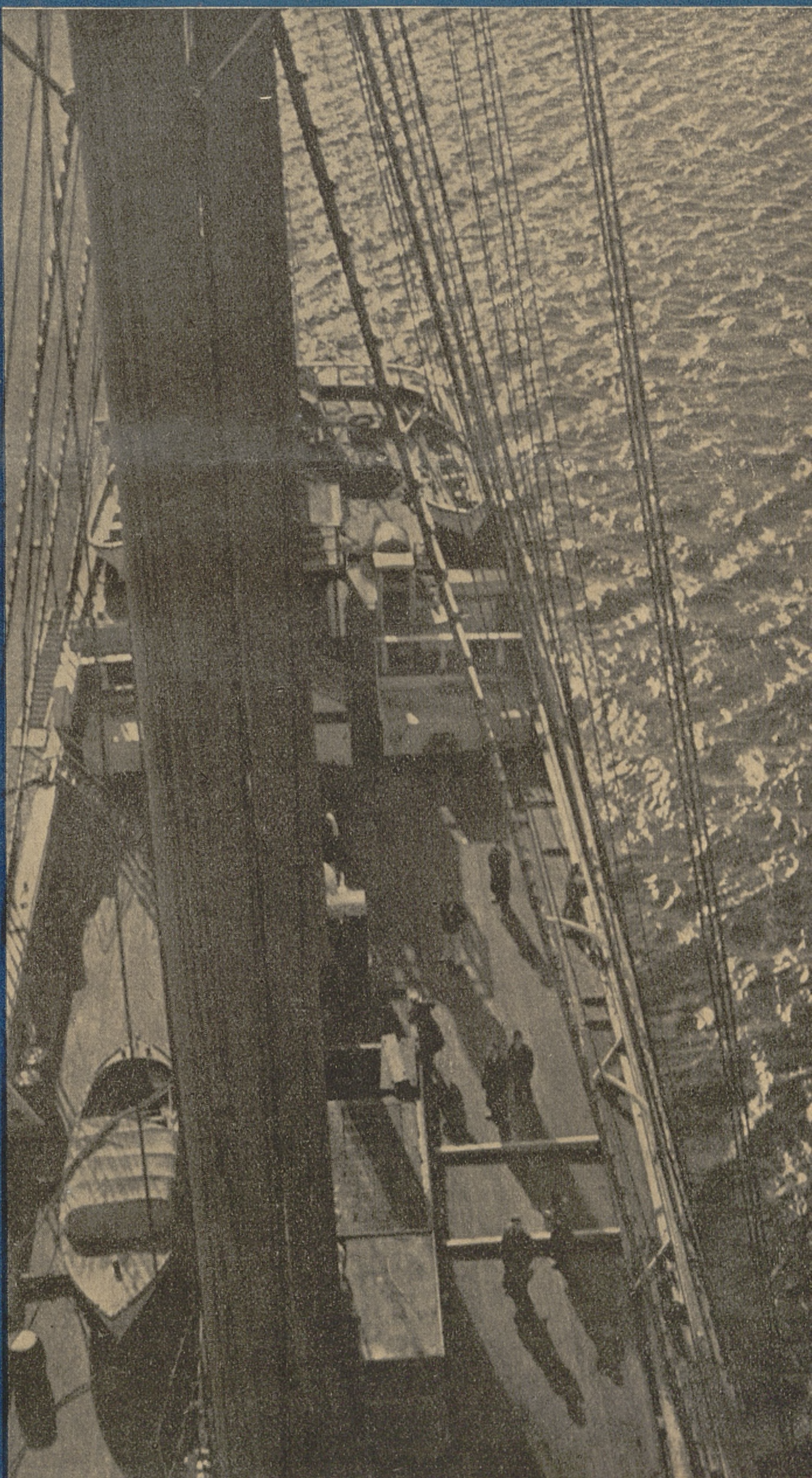
SZKWAŁ



ROK V NR. 9
WRZESIEŃ 1937 R.

Fot. G. Jabłoński

Kronika miesięczna

Konferencja z udziałem Pana Prezydenta w Gdyni. Z inicjatywy Pana Ministra Spraw Wojskowych dnia 24 lipca odbyła się w Gdyni konferencja, poświęcona zagadnieniom rozbudowy polskiego wybrzeża, a w szczególności dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni. Udział w tej konferencji wziął Pan Prezydent R. P. prof. Ignacy Mościcki, bawiący na wywczasach w Juracie, oraz członkowie Rządu: wicepremier inż. Kwiatkowski, minister spraw zagranicznych płk. Beck, minister spraw wojskowych gen. Kasprzycki, wiceminister komunikacji inż. Bobkowski, z ramienia Min. Przem. i Handlu dyrektor Możdżeński, ksiądz biskup morski Okoniewski, oraz przedstawiciele władz Gdyni i wybrzeża. Była to pierwsza konferencja w Gdyni, z udziałem Głowy Państwa, co świadczy o żywym interesowaniu się najwyższych sfer państwowych przyszłością Gdyni nie tylko jako portu, ale i miasta. Specjalną uwagę skupiły na sobie trzy projektowane obiekty: Bazylika Morska, pomnik Wolności i „Dom Żeglarza".

Po ożywionej dyskusji końcowy wniosek sformułował p. wicepremier Kwiatkowski, stwierdzając, że ostateczna decyzja musi być dojrzała, bowiem ma stworzyć wartości trwałe, a obecny zespół warunków nie pozwala, już dziś, wielu problemów rozwiązać i przesądzić. Na rozwój Gdyni — miasta i portu prócz decyzji miarodajnych czynników wpływ mieć będzie samo życie, do którego wszystkie a priori powzięte decyzje będą musiały się nagiąć. Po skończonej konferencji Pan Prezydent i wszyscy jej uczestnicy udali się na omawiane w czasie konferencji tereny, po czym Pan Prezydent powrócił do Juraty.

*

Przedstawiciele Rządu w Ośrodku AZM w Jastarni. Po konferencji w Gdyni z udziałem Pana Prezydenta R. P., uczestnicy tej konferencji z p. wicepremierem i ministrem spraw wojskowych na czele na pokładzie okrętu wojennego udali się do Ośrodka Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni, gdzie przywitały przybywających gości stojące na baczność szeregi młodzieży akademickiej. Po złożeniu urzez komendanta Ośrodka raportu generałowi Kasprzyckiemu, przybyli zwiedzili dokładnie zrefulowane tereny, o które zostało powiększone nabrzeże południowe koło przystani, oraz omówiono szereg spraw, związanych z zabudowaniem tych terenów. Następnie wraz z uczestnikami spożyli goście podwieczorek w pięknie udekorowanej wielkiej sali Ośrodka.

*

Pan Prezydent R. P. z małżonką na „Zawiszy Czarnym". Pani Prezydentowa Maria Mościcka przebywająca w lipcu w Juracie, wyraziła życzenie zwiedzenia harcerskiego statku szkolnego „Zawisza Czarny", którego jest matką chrzestną. W tym celu, dnia 25.VII, przybył „Zawisza" do portu w Jastarni, gdzie kapitana statku, gen. Mariusza Zaruskiego i załogę spotkała bardzo miła niespodzianka, bowiem wraz z Panią Marią Mościcką na pokład statku przybył Pan Prezydent R. P. w otoczeniu świty.

Dostojnych Gości oprowadzali po statku kapitan i oficerowie, przy czym Pani Prezydentowa specjalnie interesowała się wszystkimi szczegółami swego „chrześniaka" i życia jego załogi.

W messie oficerskiej podejmowano gości lampką wina, po czym wszyscy przybyli wpisali się do pamiątkowej księgi statku. Po przeszło godzinnej wizycie „Zawisza" wrócił do Gdyni.

*

Z Rygi do Gdyni na szalupie. 27 lipca przybyła do Gdyni szalupa z Rygi, której załogę stanowili 4-ej harcerze z 16 polskiej drużyny harcerskiej w Rydze. Podróż trwała 3 tygodnie, przy czym szalupa zawinęła do portów: Windawa, Libawa, Kłajpeda, Brüsterort. Po zwiedzeniu Gdyni i Warszawy żeglarze wyruszyli w drogę powrotną do Rygi.

Również na szalupie wyruszył przez otwarty Bałtyk z Gdyni ku brzegom Szwecji por. mar. handlowej Jan Kuczyński wraz z kilkoma ludźmi załogi. Śmiałe te wyprawy znajdą niewątpliwie naśladowców, więc do naszego jachtingu przybędzie nowy dział sportu morskiego — turystyka pełnomorska na otwartych szalupach.

*

Nowe towarzystwo dla dalekomorskich połowów. W Gdyni powstało nowe towarzystwo dla dalekomorskich połowów p. n. „Pomorze". Nowe to towarzystwo posiada dwa statki, zakupione w Anglii, a od dwu podobnych polskich towarzystw różni się tym, że ryby z połowów, dokonywanych głównie na Morzu Północnym, dowożone będą wprost do Gdyni, podczas gdy „Mewa" i (zlikwidowany obecnie) „Monopol" miały swe bazy w Holandii.

*

Dzień Marynarki Niemieckiej. W drugiej połowie lipca w Düsseldorfie odbył się „Dzień Marynarki Niemieckiej", w którym wzięło udział 20 tysięcy oficerów i marynarzy. Na uroczystości, w czasie której poświęcono przeszło 100 flag różnych związków marynarskich, byli obecni przedstawiciele władz z admirałem Raederem na czele. „Dzień" odbył się pod znakiem hołdu dla poległych marynarzy niemieckich. W ramach uroczystości odbyła się defilada flotylli okrętów wojennych, które po raz pierwszy od lat 25 ukazały się na Renie.

*

Gdańszczanie żegnają Hel. „Der Danziger Vorposten" w artykule p. t. „Żegnamy się z Helem" ubolewa, że niemieccy rybacy z Helu tracą swoją ojczyznę, bowiem Polska przekształca Hel na twierdzę, pozbawiając ich poważnego zakątka ziemi niemieckiej. Zapytuje to pismo również, przeciwko jakiemu to sąsiadowi Polska zamierza się bronić. Sądzimy, że najlepszą odpowiedź mogliby dać ci, którzy fortyfikują Piławę i inne porty w pobliżu polskiego wybrzeża leżące.

*

Rejsy „Daru Pomorza". „Dar Pomorza" wyruszył dnia 15 sierpnia b. r. na kilkutygodniowy rejs po Bałtyku, by kandydatom, przyjętym do Szkoły Morskiej, pokazać morze i żeglugę na nim. Była to podróż tak zwana „kandydacka", po której można zrezygnować z dalszego zdobywania wiedzy i laurów morskich, albo też „zrezygnować z dalszej współpracy" może Dyrekcja Szkoły w osobie kapitana szkolnej fregaty.

W połowie września, gdy kandydaci staną się uczniami Szkoły, wyruszy sławny nasz statek szkolny w rejs ćwiczebny. Trwać on będzie około 7 miesięcy, dając uczniom możność dokładnego zapoznania się z morzem i pracą na statku, czyniąc z nich świadomych morza i jego właściwości pracowników.

Trasa tego rejsu, jak wszystkie poprzednie, będzie kształcąca i ciekawa, bowiem „Dar Pomorza" zawinie do portów Afryki, Ameryki środkowej, po czym wyruszy w drogę powrotną.

Żeglarskim obyczajem, życzymy „Darowi" i jego załodze—pomyślnych wiatrów. M.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr 9 WRZESIEŃ 1937

DR JÓZEF BOROWIK

Szkoła, dokształcenie, praktyka

Nie wiem, ilu czytelników ma „Szkwał", ilu z nich przeczytało dotychczasowe artykuły na temat wychowania „człowieka morskiego" i ilu wreszcie przyczyniło się do dalszego spopularyzowania idei, bronionej tak wszechstronnie przez zespół autorów, wciągniętych do zgodnej współpracy przez Redakcję tego pisma. Niezależnie jednak od ilościowego problemu — warto jest podkreślić jakościowy: wysoki poziom czytelnictwa „Szkwału" — skoro zagadnienia tu poruszone, zagadnienia trudne i skomplikowane — stały się raptem jednym z najbardziej spopularyzowanych w piśmiennictwie polskim. Jakie tylko pismo się nie otworzy — nie mówię już o gdyńskich: „Torpedzie" i „Kurierze Bałtyckim", ale stołeczne, poznańskie czy wileńskie nawet, zarówno dzienniki, jak tygodniki — natrafimy nieomylnie na artykuł lub sprawozdanie z artykułu w innym piśmie na temat braków w dotychczasowym systemie kształcenia kandydatów do „pracy na morzu" oraz nawoływanie do reformy stosunków — czasem nawet daleko idącej — żeby tylko zapewnić Gdyni i Polsce odpowiednio przygotowane kadry przyszłych clerków w rozmaitych przedsiębiorstwach handlowych, finansowych i transportowych w portach polskich i zagranicznych.

Ze szczególnym zadowoleniem przeczytałem artykuł: „Magnificencje! — obudźcie się" („Torpeda" Nr 28), pióra wybitnego poblicysty gdyńskiego M. Arciszewskiego, założyciela „Torpedy" a obecnie współredaktora „Kuriera Bałtyckiego": pisze dobitnie o brakach w przygotowaniu naukowym i praktycznym naszej młodzieży, garnącej się do spraw handlu i transportu morskiego. Zarówno Arciszewski, jak też autor artykułu p. t. „Kolegium morskie" w nr. 7 „Szkwału", akcentują szczególną potrzebę zmodyfikowania dotychczasowych programów naszych wyższych szkół handlowych, mniejszą wagę natomiast przywiązują do późniejszego dokształcenia specjalnego oraz do organizacji na szerszą skalę systemu praktyk. Sądzą, że największe zło jest w szkole.

Naturalnie — szkoła jest najważniejszą częścią systemu kształcenia — ale trzeba sobie z tego zdawać sprawę — też najtrudniejszym i najbezpieczniejszym terenem wszelkiego rodzaju gwałtownych przemian i radykalnych reform. W szkole poza tym najważniejszym są nie programy, jakkolwiek wydaje się zawsze najbardziej nęcącym reformować szkołę właśnie od tej strony — lecz ludzie, wykładowcy. Wreszcie bardzo dużo zależy nie tylko od doboru odpowiednich specjalistów, ale też od stałego ich stykania się z odpowiednim odcinkiem życia, co znów zależy częściowo od wzajemnej presji ze strony placówek gospodarczych i urzędowych na warsztaty naukowe i zakłady pedagogiczne.

Gdy się mówi o bolączkach naszego szkolnictwa zawodowego ze stanowiska potrzeb Gdyni, nie zawsze zdajemy sobie sprawy z kilku bardzo istotnych trudności. Po pierwsze: potrzeby Gdyni lub szerzej biorąc — potrzeby odcinka morskiego naszej rzeczywistości, bynajmniej nie sprowadzają się w zakresie wychowawczym do jakiegoś jednego określonego typu szkoły, na przykład do wyższej szkoły handlowej. Równie ważnym, a bardzo często nawet decydującym, może być stanowisko prawnika, będącego u władzy w ministerstwie, albo w sądzie, gdzie się tyle rozstrzyga spraw, związanych z naszą aktywnością na morzu. Ale tak samo nauczyciel, wychowujący w szkole powszechnej, gimnazjum i liceum przyszłego specjalistę morskiego, albo nawet lekarz, który trafi w środowisko portowe, na okręt, lub do polskich ośrodków zamorskich. Wszyscy oni przecie kształtują naszą przyszłość morską. A cóż mówić o politykach, publicystach, literatach? Czyż każdy ma być w sprawach morskich samoukiem? Tymczasem zobaczmy dzisiejsze podręczniki geografii, historii i spraw społecznych— czy tam dużo znajdziemy wiadomości o sprawach morskich?

Sądzimy, że całości zagadnienia przygotowania kadr morskich nie rozwiąże się przez nakaz zgóry, przez samą zmianę nawet najbardziej radykalną programu, a już najmniej przez stworzenie jakichś specjalnych zakładów morskich lub „katedr spraw morskich", jak to jakiś zbyt zapalony wyznawca— reformator proponował w jednym z artykułów podczas tegorocznego „Tygodnia Morza". Nauka i wychowanie są w pewnym sensie niepodzielne: nie można wyizolować jakiejś części i ją udosokonalić, a najmniej da się wydzielić z całości kompleks spraw morskich, w których przecie skupia się i przełamuje większość naszych zainteresowań gospodarczych, politycznych i kulturalnych. Naturalnie — można myśleć o tym, żeby naprz. na wydziale przyrodniczym była katedra oceanografii, albo też i biologii morza; na wydziale prawnym — katedra prawa morskiego; na wydziale ekonomicznym i w szkołach handlowych katedry geografii komunikacyjnej albo ekonomiki transportu morskiego; na politechnice



Charakterystyczna ornamentacja joli norweskiej



Na pokładzie „Zawiszy Czarnego“

zaś katedra budowy okrętów — itp. Nie możemy jednak sobie wyobrazić ani takiej rozrzutności, żeby podobne katedry powstawały w każdej szkole akademickiej, ani też jakiejś absurdalnej kombinacji, polegającej na zespoleniu tych wszystkich katedr morskich w jednym zakładzie nauk morskich. Podobny projekt był co prawda już realizowany w Gdyni, w postaci „Instytutu handlu morskiego i techniki portowej“; zdarzyło się to jednak na samym początku naszych poczynań; Gdynia nie posiadała jeszcze organów opinii własnej, któreby mogły ostrzec odważnych dyletantów przed niebezpieczeństwem wewnętrznej sprzeczności układanego przez nich programu. Instytut — jak wiadomo — nie wytrzymał najkrótszej próby życia; niech jego krótki żywot będzie przestrogą na przyszłość!

Jeżeli więc chodzi o reformę szkoły — sedno sprawy leży, zdaniem naszym, nie w programie; chodzi po prostu o bliższe nawiązanie kontaktów między szkołą a życiem. Mamy zamiar w najbliższym czasie ogłosić dokładniejszą analizę programów wyższych szkół handlowych w Polsce i za granicą i udokumentować, że różnica w programach nie jest istotna i sprowadza się najczęściej do tego — „jak się uczy“, a nie — „czego się uczy“. W świetle tych uwag — problem reformy szkolnictwa sprowadza się do tego, co trafnie ujął w końcu swego artykułu Arciszewski: „Magnificencje! Czas jest spojrzeć na Gdynię“! Stosuje się to naturalnie w większym stopniu do profesorów, niż do rektorów naszych szkół akademickich.

Trzeba przyznać i szkołom i profesorom, że wyprzedziły w niejednym wypadku apel M. Arciszewskiego: przybywają raz po raz do Gdyni profesorowie z różnych szkół i różnych specjalności, skrzętnie notują postępy i braki — niestety, nie zawsze doznają pomocy i zrozumienia ze strony szerszych sfer gospodarczych. Jedną bowiem z bolączek naszego młodego portu i środowiska młodych specjalistów - samouków jest nie tylko wielka pewność siebie, ale też pewność, że nikt lub mało kto z poza tego grona ma coś w sprawach morskich do powiedzenia. Nieznane są mi wypadki, żeby Izba Przemysłowo - Handlowa albo Rada Interesantów Portu albo Urząd Morski lub Zarząd Miasta wzywał kiedykolwiek ekspertów lub doradców z grona pro-
kowaną i trudną nie była kwestia, którą ma się
fesorów naszych szkół akademickich, jakby skompli-
przygotować lub załatwić.

Ale nawet gdy wszystko się ureguluje: a więc powstaną idealne programy i profesorowie, zawdzięczając stałym kontaktom z rzeczywistością morską, będą w stanie idealne programy wypełniać coraz solidniejszą treścią — nawet i wtedy szkoła nie będzie w stanie spełnić wszystkich tych zadań, których od niej oczekuje życie praktyczne, o ile nie będzie powiązana stale i trwale z tym życiem: primo, za pomocą regularnych kursów dokształcających, prowadzonych przez specjalistów - praktyków, i secundo, za pomocą silnie rozbudowanego systemu praktyk szkolnych.

Ma to szczególne zastosowanie względem naszych wyższych szkół handlowych, które, z wyjątkiem warszawskiej, nie są, ściśle biorąc, zakładami w pełni samodzielnymi, a raczej dobudówkami uniwersytetów. Moment ten utrudni w największym stopniu realizację projektowanego „Kolegium Morskiego“— o ile by miało ono być traktowane jako ostatni (czwarty) rok studiów handlowych dla osób, mających się specjalizować w zakresie transportu morskiego, czy też techniki handlu zagranicznego w ośrodkach portowych; taki podział studiów wymagałby gruntownej zmiany programów zasadniczych i byłby bardzo trudny do przeprowadzenia.

Z tych względów, jak też ze względu na racjonalność stopniowego opanowywania trudności, a jednocześnie ze względu na potrzebę i możność uruchomienia w Gdyni w przyszłości własnego wyższego zakładu naukowego o pełnym programie studiów gospodarczych, a w szczególności handlowych — zakreśliłbym dla projektowanego „Kolegium Morskiego“ program parumiesięcznych kursów dokształcających — w ramach ogólnego „przysposobienia morskiego“, o którym pisałem w numerze 5-tym „Szkwału“. Podstawy trwałe tego rodzaju kursów w Gdyni byłyby stworzone od razu, gdyby sfery gospodarcze Gdyni zapewniły zdolniejszym słuchaczom dłuższą praktykę w swoich przedsiębiorstwach. Tak pojmowane „Kolegium Morskie“ drogą stałego doskonalenia programu i wytwarzania zespołu wykładowców oraz przez pogłębianie kontaktów ze szkołami i z przedsiębiorstwami mogłoby istotnie odegrać wielką rolę w reformie nauczania spraw morskich w szkolnictwie handlowym i w odpowiednim czasie stworzyć zręby przyszłej „Gdyńskiej Szkoły Gospodarczej“.

Zaplecze

Inżynier K. Wenda odszedł na emeryturę. Było to odejście z zajmowanej placówki pracy, pełne zasłużonej chwały. Odchodził bowiem człowiek, który w dziejach tworzenia portu gdyńskiego, jako kierownik techniczny budowy portu, w codziennej pracy bez rozgłosu napełniał morskie pobrzeże coraz to nowymi kształtami mocnych, żelaznych wiązań, który jak rzeźbiarz wydobywał z bezkształtu pustki coraz to nowe kształty życia.

Na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej przyszedł kapitan Stanisław Kosko, jeden z pierwszych absolwentów tejże Szkoły.

Na statkach polskiej bandery obowiązki kapitanów pełnią w znacznej części młodzi absolwenci Państwowej Szkoły Morskiej.

Co roku w lipcu przychodzą na statek szkolny „Dar Pomorza" nowe zastępy kandydatów na uczniów Szkoły Morskiej. W tym roku liczba zdających egzamin wstępny do Szkoły Morskiej wynosiła—270 na 80 miejsc.

Wszystkie te fakty leżą w granicach jednego pojęcia, wiążą się w jeden serdeczny węzeł wzajemnych pragnień i wysiłków. Wszyscy ci ludzie — to jedna, powiększająca się z roku na rok morska rodzina, żyjąca codzienną troską rozszerzania szlaków morskich, rozsypujących się wieloramiennym kształtem poza horyzont gdyński.

Najstarszych z najmłodszymi łączy braterstwo wspólnej wielkiej sprawy. Bo w głębi każdego z tych serc pali się płomień zapału, który codzienny trud i monotonię pracy napełnia blaskiem wiary w spełnienie tego wszystkiego, co wyobraźnia narzuca, jako obraz przyszłości.

Każdy z tych ludzi to nie tylko wykwalifikowany pracownik morza, lecz najbardziej zapalny i jednocześnie wytrwały bojownik idei morskiej.

A poza granicami życia i pracy tych ludzi — szumi życie lądu. I wszystko, cokolwiek stanowi o odrębności i charakterze tego życia, w języku portu zamyka się w jednym słowie: zaplecze.

Wartość tego brzmienia kojarzy nam obraz organicznego powiązania wspólnym przeznaczeniem spraw lądu i morza. Ląd wyrasta w tym pojęciu, jako trwały, mocny fundament tego wszystkiego, co się dzieje w porcie, jako pierwsze i najbardziej ważne ogniwo długiego łańcucha spraw.

W tym wzajemnym oddziaływaniu portu i lądu nie należy widzieć jedynie cech materialnej więzi, stosunków handlowych, spraw eksportu i importu.

U podstaw tych zjawisk, gdzie towar jest czynnikiem, wokół którego oplatają się więzy morza i ziemi — wyrasta również suma zalet człowieka. Dlatego też pojęcie zaplecza kojarzy się nie tylko z wymianą towarów, lecz także z potencjałem siły, jaką reprezentuje człowiek zaplecza.

Wszelkie programy, plany, wybiegające poza granice czasu teraźniejszego — w przyszłość — opierać się muszą przede wszystkim o ten najważniejszy z czynników realizacyjnych wszelkiej sprawy — o człowieka.

Jeśli uważnie rozejrzeć się wokół siebie, zagłębić się w plany, kreślące dalszy rozwój naszych spraw na morzu — spostrzec łatwo dysproporcję, jaka zarysowuje się między rozpiętością i rozmiarem projektów, a przygotowaniem ludzi do wykonania zamierzonych prac.

Świadomość bowiem istnienia już dość licznego zespołu ludzi — całkowicie przygotowanych do prac w porcie i na morzu — nie może usypiać czujności na sprawy dalszych prac morskich — i ograniczać je do pewnych tylko rozmiarów.

Nagromadzony potencjał energii rozszerza coraz bardziej ramy, w jakich miał się zamknąć program pracy morskiej. A najbliższy okres czasu zapowiada się pod znakiem dalszego w tej mierze rozwoju.

Środki, które służą do przygotowania ludzi młodych do dalszej pracy morskiej, do wychowania człowieka zaplecza, są najczęściej przypadkowe i nieharmonizowane. Istnieją Koła Szkolne Ligi Morskiej i Kolonialnej, istnieją różne wreszcie organizacje, które stanowią wyraz pragnień młodzieży w dziedzinie poznawania najbardziej zasadniczych elementów pracy i życia morskiego.

O to przecież w tym społecznym wychowaniu chodzi — nie o „przekuwanie psychiki", nie o „ludzi morza", lecz o społeczeństwo, które umie nie tylko sercem, lecz przede wszystkim rozumem ogarnąć, zgłębić wartość morza w gospodarstwie narodowym.

I aby wspomniane już organizacje mogły dokonać tego, co w swych programach ideowych nakreśliły, by praca ich opierała się nie tylko na szybko przemijających porywach serca, lecz by nauczyli się myśląc o morzu jednocześnie kalkulować, obliczać, pomierzyć je i podzielić, jak każdą inną wartość materialną, muszą do tych spraw przygotowywać się nie tylko w swych organizacjach, lecz również w szkole.

Wprawdzie już, dzięki inicjatywie Ligi Morskiej i Kolonialnej, znalazło się w programie nauczania wiele przedmiotów, które spełniają w znacznym stopniu to pogłębianie w młodych umysłach światopoglądu mor-



fot. Z. Rajecki Szalupy u brzegu

skiego — to jednak w okresie rozpoczynania się nauki w szkole — narzuca się z całą gwałtownością świadomość częściowego jedynie rozwiązania tej sprawy.

Sprawy morskie w podręcznikach szkolnych mają coś z malowanki i coś z taniego karmelka. Nic poza tym.

W ogólnej atmosferze nauki znajdują się jakby na uboczu. I zdaje się, że nie należy czynić tutaj tego rodzaju osobliwości, papierowego egzotyzmu.

Należy raczej atmosferę nauczania przepoić tymi nowymi pierwiastkami myśli, w promieniu których budzi się nadchodzące jutro.

A nigdzie tak mocnym wibrowaniem nie objawia się nadchodzące jutro, jak w atmosferze morskich wysiłków, nigdzie młodym umysłom i wyobraźni dojrzałość życia nie narzuca się tak silnie, jak w tych rozlicznych przejawach morskiej pracy.

Nie można przeto działać półśrodkami, zaciemniającymi raczej, niż rozjaśniającymi perspektywę patrzenia.

Dla dalszego rozwoju nie tylko spraw morzo i kolonii, lecz i dla pełnego życia całego organizmu narodowego — nie wystarczą tylko pewne ściśle określone zespoły specjalistów w tej czy innej dziedzinie życia, lecz konieczna jest dojrzałość całego społeczeństwa.

O powodzeniu morskich poczynań decydować będzie nie tylko ta z każdym rokiem powiększająca się morska rodzina, lecz także dojrzałość całego zaplecza.

Do środków, pogłębiających w młodym społeczeństwie morski światopogląd zalicza się również sport żeglarski, który posiada niewątpliwe walory silnego oddziaływania na młodą psychikę.

W chwili obecnej zarysowuje się dość wyraźny w tym środowisku podział na dwie grupy jego wyznawców. Jedna, która traktuje sport żeglarski — przez jego atrakcyjność, jako czynnik ułatwiający selekcję młodych sił do pracy nad zagadnieniami morskimi, druga zaś, która widzi tutaj tylko cechy konkurencji sportowej.

Niewątpliwie tak jedna jak i druga grupa ma swe głębokie racje dalszego rozwoju. I to jest wszystko w porządku. Nie może być tylko zjawisk pośrednich, w okresie obecnym nie może być mowy o nieskrystalizowanym pojęciu „propagandy morza" przez jachting.

Wszelka połowiczność jest tu wykluczona. I miejmy nadzieje, że w okresie gdy najwyższe czynniki w państwie żywo interesują się tym problemem życia, znikną wszelkie mglistości, w jakich zaczyna ginąć prawdziwe oblicze pewnych organizacyj żeglarskich.

W kręgu mego patrzenia na te sprawy najbliżsi sercu będą zawsze ci, których interesuje nie tylko tajemnica sztuki żeglowania i wielkie wyczyny żeglarskie, lecz wszystko cokolwiek składa się na pojęcie „morze", a dla których zachwyt, jaki rozpłomienia się w młodych oczach podczas krótkiego obcowania z morzem — stanowi trwałą podnietę do pracy nad poznawaniem tajników pracy i trudu morskiego.

Tworzą oni niewątpliwie z rokiem każdym wzrastający zespół ludzi, którzy garną się do wszystkiego, cokolwiek zbliża ich do morskiego problemu.

Praca ideowa na lądzie, nauka w szkole musi ten zapał przemienić na trwałą wartość wiedzy o morzu.

Wszystkie elementy wychowywania młodzieży jak sport żeglarski, organizacje ideowe, szkoła, działać przeto winny, jako sharmonizowana całość.

Bo nie chodzi tutaj o ludzi, którzy pójdą do pracy w tej czy innej dziedzinie morskiego życia , lecz którzy stanowić będą mogli w swej zawodowej pracy na lądzie, przez ogólną choćby znajomość spraw morza, zaplecze ułatwiające realizację pragnień ludzi z portu i z morza.

Owa morska rodzina, owi prawdziwi ludzie morza znaleźć muszą w swych projektach silne oparcie o świadome tych spraw społeczeństwo zaplecza.

Przygotowanie młodego pokolenia do tej współpracy dokonywać winna nie tylko Liga Morska i Kolonialna w swych organizacjach młodzieżowych, lecz w sukurs tej sprawie powinna przyjść przede wszystkim szkoła.

SZ.

Gdynia w młodych oczach

Nie ma chyba drugiego miasta w Polsce obok imienia którego kładłoby się tyle słów gorącego entuzjazmu i tyle twardych, ciężkich słów potępienia. Entuzjazm wyrasta na podłożu, na którym w ogóle wdzięcznie przyjmują się wszelkie porywy, na podłożu uczuć narodowych, ekspansji wysiłków twórczych i ucieleśniania idei morskiej. Słowa potępienia dotyczą przede wszystkim samego człowieka. Zarysowuje się tu, jak i wszędzie zresztą, jego tragiczna rola czarnej plamy na tle przyrody i na tle własnego dzieła. Dzieło trwa i imponuje, twórca karleje i męczy się w trybach codziennego zmagania się z tym wszystkim, co natura wbiła weń złego i z tym cierpieniem, którym osacza się jego pracę i jego życie.

Wiele artykułów napisano już o Gdyni, wiele dłoni przykładano do jej organizmu. Dotykała go dłoń wytrawnego polityka, sucha ręka statystyka, nawykła do konstrukcji dłoń inżyniera i najgłębiej może odczuwająca wszelkie drgnienia ludzkich zbiorowisk, dłoń literata. I tu zaznaczyć trzeba, że niezmiennie pod każdą z tych rąk, obok wspaniałego kształtu dokonanego czynu, drgał problem socjalny. Nie wiele artykułów czy reportaży pomija milczeniem nabrzmiewanie tego problemu, większość upatruje w nim kontury przyszłych nieszczęść, wiszących nad miastem, doszukuje się zasadniczych wad w ustawodawstwie społecznym i wysuwając problem ten na pierwszy plan, maluje nędzę i bezrobocie w takim świetle, jakby były one wyłącznymi atrybutami naszego portu, zamazującymi radosny obraz dzieła.

Nie ulega kwestii, że duża jest w Gdyni rozpiętość skali życiowej i że wyraża się ona dość jaskrawo. Obok komfortowych nowoczesnych gmachów, baraki, klitki drewniane, noclegi biedoty po okolicznych lasach, spożywanie nadgniłych pomarańcz lub bananów. Obok czynu, wyrażonego w żelaznym dreszczu, przenikającym port, w smugach przychodzących i odchodzących okrętów, bierność ludzka, apatia, łazęgostwo. I to wszystko zebrane razem w młodym, polskim mieście.

Odpowiedź na te sprzeczności tkwi w jednym tylko wyrazie: „człowiek". To nie ustrój socjalny, nie polityka rozpina nad miastem ową wielką drabinę szczebli życiowych, to człowiek sam i jego cechy najgłębsze, najistotniejsze, pierwotne. Cechy, które w zetknięciu z dwoma czynnikami, obnażającymi nieuchronnie całego człowieka i wydobywającymi zeń szlam i diamenty — przyrodą i pracą, tworzą człowieka takim, jakim był, jest i będzie w pewnych podobnych warunkach.

Spróbujmy spojrzeć na Gdynię młodymi oczami, których nie pogłębia i nie przybija szpetota, istniejąca zawsze obok piękna w imię koniecznej równowagi. Chciałoby się powiedzieć wielu autorom różnych reportaży: „ostrożnie z dostrzeganiem w Gdyni samych wykoszlawień, zła i cierpienia. Brzydoty są zawsze dwie; jedna, istniejąca w rzeczywistości, i druga, powstająca jako odbicie, w duszy obserwatora, powiększona lub pomniejszona przez jego cechy psychiczne. Oczy tak patrzące na rzeczywistość są wadliwie skonstruowane, cierpią, fizycznie i psychicznie, na astygmatyzm i daltonizm. Życie nie może być ciągłym dźwiganiem słabości i leczeniem wad masowych, bo nie starczy czasu na budowanie siły". Nędza o typie spotykanym w Gdyni, jest nędzą, spotykaną w New-Yorku i Marsylii, na Alasce, w Australii, wszędzie tam, gdzie otworzyły się przed ludźmi drogi szybkiego bogacenia się. Wszędzie tam pokutuje, specjalnie licznie, typ człowieka szczęśliwego i człowieka pechowca, pracowitego i leniwego, słabego i wytrzymałego, uczciwego i złodzieja.

W Gdyni dużo jest nędzy, ale Gdynia to miasto nowe o dużych perspektywach zarobkowych, o już dokonanych, nagłych wzbogaceniach, miasto, które opatrzone żelazno-betonową gąbką portu wchłania przez nią życiodajne soki przestrzeni i pęcznieje nimi. Gdziekolwiek na świecie powstawały nowe miasta o dużych możliwościach materialnych, tam zbiegały się rzesze ludzi, wielokrotnie przewyższające ich chłonność. Po nasyceniu potrzeb miasta, pozostawała zawsze masa ludzka, nie zaczepiona o materialne dźwigi. Słowo „człowiek" miało w takich wypadkach znaczenie wszelkich dodatnich i ujemnych treści fizycznych, czy psychicznych.

Rynek pracy w Gdyni nie mógł wchłonąć od razu tych rzesz, które się nań skierowały, rzesz, rzucających nie raz pewny, lecz mały zarobek dla spodziewanego większego. Wśród tego rojowiska odpadli słabsi, mniej szczęśliwi, mniej odporni. Ci to przeważnie tworzą w Gdyni owe środowisko ubogie, z którym usiłuje dać sobie radę nasze społeczne ustawodawstwo w ramach swych budżetowych możliwości. Po to, aby stworzony był czyn w rodzaju Gdyni, zużyte być muszą masy ludzkie, a tylko część ich zatrzymuje owoc swej pracy. Żadne ustawodawstwo socjalne kategorycznie tego nie zmieni i żadne państwo nie potrafi na tej drodze wyrównać wszelkich przyrodzonych wad i słabości człowieka i tych nieoczekiwanych wibracji losu, które łańcuchem drobnych nieraz przyczyn dźwigają jednych, a pogrążają drugich.

Przy powstawaniu nowych wielkich miast ilu ludzi ginęło z głodu i chorób, czego nie jedli i gdzie nie mieszkali w walce o zamożność. Ale w młodych oczach, patrzących na powstawanie miast, tkwi zawsze nie tylko cień przebytych już i oczekiwanych klęsk, ale i świadomość rozrostu własnej indywidualności w łączności z rozrostem organizmu miasta, udziału w dziele przetrwania.

Gdy powstawała Gdynia, ludziom, idącym ku niej, towarzyszyło pojęcie morza, jako ogromu dróg, mogących pomieścić masy. W tym pojęciu nieogarniętej przestrzeni, równającej się nieobjętym możliwościom życiowym, mieścił się w znacznej mierze impuls dla rzesz. Ale okazało się, że przestrzeń zma-

lała, że podlega prawom koniunktury, systemowi podaży i popytu cen, związków międzynarodowej wymiany, że jest określona, złączona z czasem i planami gospodarczymi. Ten właśnie system zniósł niewymierność morskich dróg, ograniczył na tym polu możliwości dorobku. Jak się to dzieje zawsze i wszędzie, fala koniuktury okazała się zbyt małą, by nakryć wszystkich przybyszów razem z ich brakami i słabościami.

Gdynia imponuje, zmusza do myślenia i wiary w czyn. Pamiętam nad miastem zachód słońca. Oglądałem go z Kamiennej Góry. Nad płaszczyznami czarnych dachów, nad kominami i wieżami snuł się złotawy pył, ni to dym, ni to mgła, wypełniający przestrzeń aż po szafirowe krawędzie morza. Nad tym tumanem niebo miedziano-czerwone, groźne, okryte strzępami szaro-liliowych i szaro-rudych chmur. Domy, zanurzone w wieczór, odcinały się ostrymi konturami narożników, dalej czarna, żelazna konstrukcja portu, ramiona dźwigów, krany, lewary skrzyżowane, splątane, złączone w jedną kratę. Zamarłe, zastygłe, trwające pod poświatą skondensowaną energią ruchu, zatrzymaną na skraju nocy. Te wszystkie płachty chmur, te fałdy i gruzy płonącego nieba wyglądały jak rozciągnięty nad miastem inny świat, posłuszny prawom wielkości.

A w prawo, pocięta szarymi liniami mola, basenów i falochronów tafla morza spokojna, szmaragdowa u brzegu, dalej podobna przezroczystym zielonym polom, wplątane w nie sączyły się smugi fioletu. Wysoko na niebie i dalej na wodzie leżały zimne seledynowe blaski, podobne odblaskom lodu. Na wodę tą wpełzały z ukosa jęzory słonecznego pożaru i niskie dymy złotych mgieł. A w mieście jarzyły się ostro po oknach blaszane, tryskające ogniem, szyby.

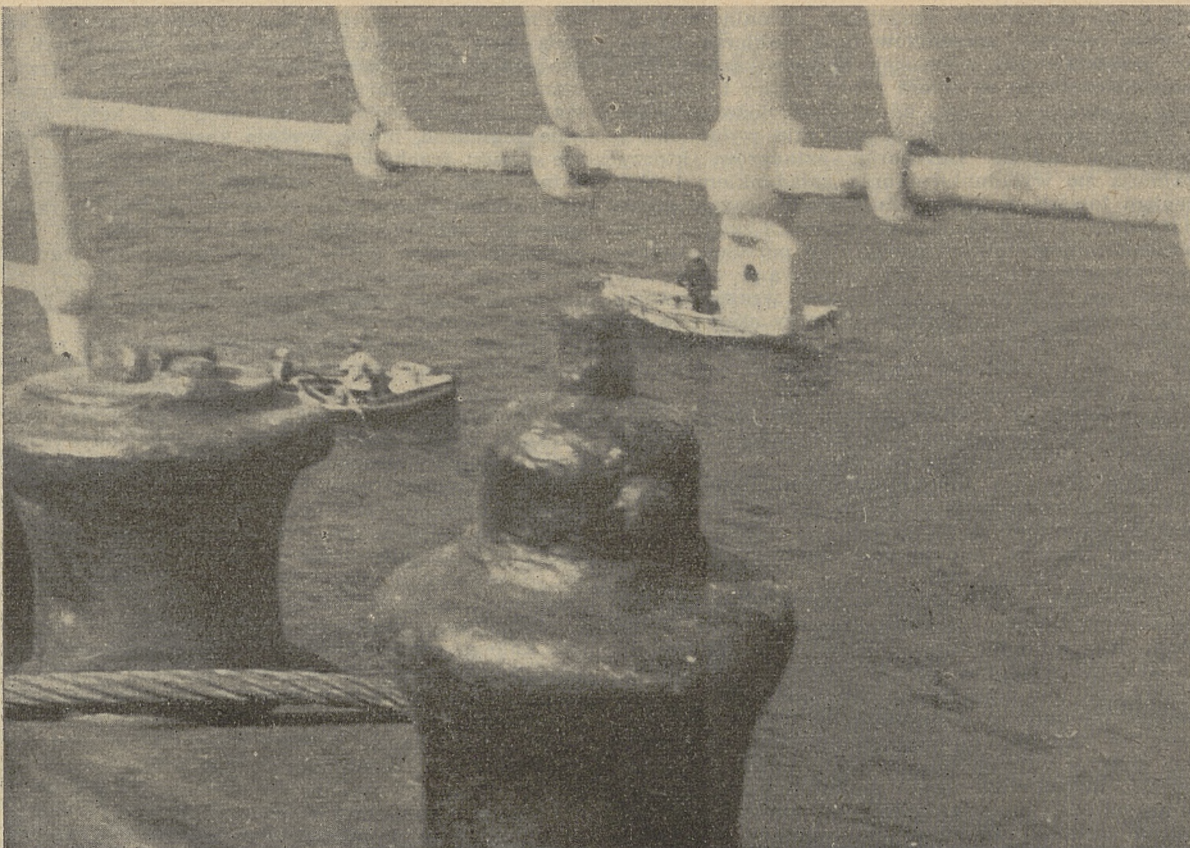
W obrazie tym była symboliczna zwartość. Nie dzieliło się wtedy ulic na piękne i brzydkie, planowo, czy bezplanowo zabudowane. Wiedziało się tylko, że tam, gdzie przez tyle wieków płonęły w zachodzącym słońcu piaszczyste wydmy, chaty rybackie i lasy, tam powstał symbol trwałości człowieka, człowieka polskiego. W tej chwili zrozumiałem może najlepiej, jak dalece nasz polski entuzjazm pozbył się wszelkich cech słomianego ognia, jak okrzepł, spojony w bryłę myślą o morzu. Z widoku tego wyszedłem nie przygnieciony ogromem, lecz orzeźwiony, bowiem orzeźwia myśl o owocach wielkiego ludzkiego wysiłku. Patrząc na to miasto — świadectwo żywotności myśli polskiej i zdolności do codziennego upartego trudu, odczułem w jego młodości swoją młodość.

Drugi obraz, którego zapomnieć niepodobna, to Gdynia, widziana z tego samego punktu w nocy. Pod granatowym niebem o nieznanej dali czy głębi, w której pulsują ostrym srebrzystym połyskiem światła gwiazd, w ciemności nieobjętej, przesycającej przestrzeń morską, palą się u stóp góry rzędy świateł. Oznaczając linie wybrzeża, mola, portu, ulic, tną noc ukośnie, prosto i półkoliście, uciekają strzelistymi rzutami w mrok, gromadzą się, rzekłbyś piętrzą, w migocących niespokojnych skupiskach. Białe i okrągłe, złotawe i rozpryśnięte w pęki złotych promieni, czerwone, zielone, niebieskie, pokrywające sobą sens ukryty wieczornego i nocnego życia miasta. Wcisnął je ktoś w noc, jak świecące guziki w ciemne sukno, ułożył kabalistycznymi znakami, urywkami wersetów, niemal proroczych. Pomyślałem: jak różnie pisze się na skórze świata imię człowieka. Trwać będą tak, zanim pogasną zdmuchnięte chłodną szarością świtu, postępującego, jak każdy świt, ku nowym dniom. Zaczęło się tu nowe życie i przesuwać się będzie poprzez dnie ku coraz dalszym nocom. Spoglądając na wszystkie te światła, odnosi się wrażenie wielkiego porozumienia, wielkiej a trwałej łączności pomiędzy miastem a uroczną głębią morza, falującą w bezustannym szumie i plusku złamanych fal, który słychać wyraźnie w ciszy, w plusku, podobnym bełkotliwej mowie. Pomiędzy morzem a człowiekiem, rozpalającym ognie na tym wybrzeżu, po którym przez wieki uchodzą w przeszłość tropy polskiej myśli państwowej, dziś dopiero wcielonej w żywy kształt.

Ryte w nocy świetlne rysy nowego polskiego miasta zwiastują młodym oczom nadchodzącą nową epokę życia narodu, kiedy wszelka prawdziwa młodość rozpoczynać się będzie od czynu, a twórcza myśl niknąć będzie nie inaczej, jak w wyzwolonym kształcie nowego tworu, osadzonym krzepko w nurcie codzienności.

W słoneczny dzień zwiedzałem port i wybrzeże pobliskie. Wszystko to, co w nocy uniesione ponad ziemię, wydaje się tajemnicze, odległe, niepojęte, teraz nabiera miąższu rzeczywistości, a przez to silnej wymowy dotykanych istnień i zdarzeń. Pracują krany i dźwigi portowe, rozrywające przestrzeń ciągle tymi samymi ruchami, rozchodzą się, mijają, drżą w powrotnych łukach, podnoszą się i suną w dół. Żywe, sztywne żelazo. Czarny pył węglowy wybucha z gruzu czarnych lśniących brył, owiewa wodę i człowieka. Brud leży na wodzie, rzec można przepoconej pod gorącym słońcem od wielkiego wysiłku dźwigania wszystkich tych ciężkich okrętowych kadłubów, którymi tutaj, spłaszczone i osłabłe, nie umie rzucać. Nie wiem dlaczego, ale właśnie stal, żelazo i węgiel symbolizują najlepiej rzeczywistość. Wymowa czerni brył węglowych, błysk stali, żelaznej twardości wielkich konstrukcyj, huku wagonów, toczących się po szynach, ma chyba specjalnie silny związek z życiem i dolą człowieka, jest ową treścią dźwięku, barwy i powierzchni, dzięki której w spojrzeniu i w duszy człowieka budzą się te same elementy trwałości i siły. Morze, lśniące w słońcu metalicznie, płasko rozproszone w oddal drganiem połysków, wzmaga jeszcze ten ton rzeczywistości razem z portem i miastem, jasnym w świetle południa, stawia podbudowę pod wszystkie myśli i słowa entuzjazmu, stanowi pokrycie ich wartości. Można oprzeć oczy i dłonie, niecierpliwie w młodym poszukiwaniu, o krawędź tego twardego a porywającego mitu.

Juliusz Znaniecki



fot. B. Wojtas Polery

GOSPODARCZA ORGANIZACJA ŻEGLUGI MORSKIEJ

Linie regularne i nieregularne

Kierując się troską o jak najszersze spopularyzowanie wśród czytelników spraw transportu morskiego, rozpoczynamy w tym numerze cykl artykułów z tej dziedziny.

Redakcja

Żegluga przedstawia się dla ogółu ludzi, zainteresowanych morzem w Polsce, jako dość prosty mechanizm ruchu statków, kierowany schematycznym planem, z góry uszeregowanym. Wielce do tej symplifikacji pojęcia żeglugi przyczyniła się sprawność Gdyni, gdzie obraz składnie pracujących dźwigów, nabrzeży, pełnych przetaczanych wagonów, statków pilotowanych, przybijających i odcumowywanych od nabrzeży, stwarza powierzchowne wrażenie, że mechanizm ten jest prosty w swej zasadzie i przy niewielkim wysiłku organizacyjnym zdolny jest do należytego funkcjonowania.

Gdy jednakże wejdziemy do biur w Gdyni, zapoznamy się z ich olbrzymim rozczłonkowaniem, wymaganym przez samą istotę specjalizacji żeglugi, napotkamy na szereg specjalnych zawodów żeglugowych, które wszystkie mają jeden cel: należytą t. zw. odprawę statku, to znaczy załatwienie tych wszystkich formalności, rozwiązanie wszystkich tych trudności, które stwarza wciąż zmienna praktyka życia żeglugowego. Nie ma prawdopodobnie żadnego innego działu życia ekonomicznego, który by nie wymagał tylu ludzi o wielostronnych i specjalnych studiach i wiadomościach, ale który by nie dawał zarazem możności pełnego wyżycia się dla energii, twórczości i inicjatywy dla zdolnej jednostki, która, nie bacząc na duże obecne trudności do zwalczenia w młodej organizacji portu, chce z pełną świadomością budować nowy odcinek ekonomiczny — być pionierem.

Gdynia istnieje jako port przeładunkowy z górą 10 lat; dziś obsługuje ponad 50 linii regularnych, obroty portu w tym roku dosięgną cyfry 8 — 9 milionów przeładowanych ton towaru — cyfry te zdają się świadczyć, że port tak pracujący jest już w stadium zorganizowanym, gdzie dla nowej inicjatywy trudno o miejsce. Praktyka życia wykazuje, że każdy prawie młody i przedsiębiorczy człowiek gdyński, po kilkuletniej pracy, ma tę świadomość, że zorganizował i stworzył coś nowego w strukturze obsługi portu. Tego rodzaju samopoczucie jest jedną z najwyższych nagród dla tej masy pracowników Gdyni, którzy odpowiadając woli społeczeństwa, zwarcie i zdecydowanie pracują nad należytą sprawnością transportu morskiego.

Jednostką organizacyjną transportu morskiego jest linia żeglugowa i cały wysiłek pracy morskiej składa się na należyte jej funkcjonowanie. Oprócz obsługi czysto technicznej, więc samych marynarzy i techników okrętowych, zawinięcie statku do portu wymaga, biorąc w kolejności zadań, pracy szeregu zawodów: **pilota,** (pilotowanie statku z redy do portu i z powrotem), **bosmanów** (zajętych holowaniem pod kierunkiem pilota), **kaperów,** (którzy przycumowują i odcumowują statek przy nabrzeżach), **klarka** (urzędnika z firmy maklerskiej, którego specjalnym zadaniem jest klarowanie stat-

ku, t. zn. załatwienie wszystkich formalności z urzędem celnym), **urzędników firm maklerskich,** jako przedstawicieli właścicieli statków - armatorów, odpowiedzialnych za całość pracy statku i należytą jego organizację, ludzi, od których doświadczenia i energii zależy należyta organizacja wyładunku i załadunku statku, **stevedorów - sztauerów,** którzy zajmują się wyładunkiem oraz załadunkiem i ułożeniem towaru w statku; **tallymanów,** przysięgłych liczmenów, którzy są odpowiedzialni za zgodną ilość przeładowanego towaru, **spedytorów portowych,** którzy przyjmują mający być załadowany towar od eksportera, lub towar wyładowany wrazie wwozu i załatwiają wszelkie formalności przy eksporcie, do momentu załadunku na statek, zaś przy imporcie od momentu wyładunku ze statku, aż do dostarczenia do składów importera.

I podobnie w każdym porcie inicjatywa ludzka musi ulec tak dalekoidącej specjalizacji, aby dać należytą sprawność linii okrętowej.

Linia okrętowa, jako pojęcie komunikacji okrętowej, jest nastarszym pojęciem żeglugi. Pojęcie to zostało stworzone od tej chwili, gdy między dwoma portami nastała komunikacja okrętowa, więc od najstarszej starożytności.

W pojęciu żeglugi morskiej napotykamy na dwa zasadnicze terminy: **żeglugę regularną** oraz **tramping,** czyli żeglugę wolną (nieregularną, dziką).

Żegluga regularna jest związana z kierunkiem; statki więc linii regularnych zawijają do zgóry przewidzianych portów, ustalonych w rozkładach, czasem na przeciąg roku. Linie regularne interesują się głównie przewozem drobnicy, pasażerów oraz poczty, muszą więc nawet z nadłożeniem kosztów własnych dotrzymywać rozkładów ruchu, gdyż dostawa towarów drobnicowych i poczty, względnie przewiezienie pasażerów tego bezwzględnie wymagają. Wobec konieczności regularnego, szybkiego i stałego przewozu, statki linii regularnych muszą być pierwszej kategorii, zaopatrzone w odpowiednie maszyny; wysoki gatunek statków pociąga za sobą duże koszta ich wyposażenia, eksploatacji i asekuracji, co zwiększa bezpośrednie koszta utrzymania linii regularnych, tym bardziej, że dotrzymanie regularności kosztuje drogo. Z kolei więc linie regularne, mając wyższe koszta, notują wyższe stawki frachtowe. Wyższy koszt transportu, z jednoczesną wyższą jego jakością, jest kompensowany przez niskie premie asekuracyjne, w razie przewozu statkiem linni regularnych oraz ma zasadniczy plus w postaci zgóry ustalonych stawek frachtowych, niezależnych od wielkości partyj towaru, które są zmieniane tylko uchwałą danej konferencji żeglugowej.



fot. B. Wojtas **Przez plątaninę want widać ląd**

Oprócz linni regularnych istnieje żegluga trampowa, która nie jest związana kierunkiem, za tym statki trampowe nie zawijają do portów zgóry ustalonych planem, tylko zawijają tam, gdzie jest największa podaż towaru, aby osiągnąć najwyższy fracht. Statki trampowe głównie przewożą towary masowe (węgiel, rudy, zboża, drzewo). Szybkość przewozu nie odgrywa takiej wielkiej roli, jak w liniach regularnych, tak, że zaangażowany jest w trampingu głównie tonaż okrętowy starszy. Pociąga to za sobą tańszą eksploatację i w ostatecznym rezultacie niższe koszta przewozu.

Spotykamy jeszcze w żegludze terminy takie, jak **linie przeładunkowe i żegluga przybrzeżna,** np. linie przybrzeżne, kabotażowe o krótkim przebiegu, np. z Gdyni do Tallina, Stockholmu. Określenie linie przeładunkowe jest raczej uproszczonym terminem, oznaczającym, że dany towar będąc przyjęty na konosament bezpośredni*), jest przeładowany ze statku lokalnego żeglugi przybrzeżnej na statek linii bezpośredniej oceanicznej. N. p. wpierw towar płynie z Gdyni do Rotterdamu statkiem lokalnym, gdzie jest z kolei przeładowany na statek bezpośredni, oceaniczny, n. p. do Indyj Brytyjskich.

Pod względem historycznym można stwierdzić, że do początku wieku ubiegłego panowała bezspornie żegluga wolna — tramping. Dopiero stała wymiana towarowa, przywóz do Europy surowców kolonialnych i wywóz produktów przemysłowych, wzmożony rozwój ruchu pasażerskiego (emigracja oraz wymiana poczty, wreszcie czynnik techniczny, żegluga parowcowa, dały w sumie podwaliny do rozwoju żeglugi regularnej. Pierwszą linią stałą była Ball Black Line, zał. w r. 1816 między New Yorkiem a Liverpoolem. Do otwarcia kanału Suezkiego 1869 r. główną i wyłączną rolę, jeśli chodzi o linie regularne, odgrywał Londyn; otwarcie kanału Suezkiego spowodowało wzmożenie obrotów towarowych Europy Zachodniej z Indiami Brytyjskimi, Holenderskimi i Dalekim Wschodem i od tego czasu datuje się olbrzymi wzrost portów zachodnioeuropejskich Antwerpii, Rotterdamu, Amsterdamu, Bremy i Hamburga.

Stałe, regularne linie żeglugowe są jednym z ważnych czynników rozwoju ekspansji hadlowej, gdyż pewność, regularność i szybkość, które dają, stanowią podstawę zdrowej i terminowej dostawy towaru — zasadniczego warunku handlu międzynarodowego.

---

*) Konosament jest dokument, stwierdzający przejęcie przez kapitana towaru na statek, który jest jednocześnie tytułem własności towaru, na podstawie którego odbiorca w porcie przeznaczenia, wyładowczym, podejmuje towar. Rozróżnia się konosamenty zwykłe, na przewóz towaru bez przeładunku oraz konsamenty przeładunkowe, bezpośrednie, łamane, na towary, które, aby dotrzeć do ostatecznego portu przeznaczenie, muszą być przeładowywane).

*) Frachtem morskim, obliczanym na podstawie stawek frachtowych, nazywa się w praktyce morskiej opłaty za przewóz morski wyłącznie, przyczem koszty załadunku, asekuracji nie są w nim ujęte.

Na baku mówią że...

„A.B.C. — Nowiny Codzienne“ w nr. 217 z dnia 12 lipca, w notatce: „Ożywiony sezon“ tak pisze: „Wspaniała defilada, podniosły nastrój, spontaniczny entuzjazm, płomienne mowy, niezapomniane chwile — Święto Morza odbyło się wedle programu.

Obecnie czeka dygnitarzy Święto gór, Dnie Polesia, Tydzień Wołynia, Chwilka Wileńska, Festyn Otwocka i Jarmark w Sokołowie. W podniosłych obchodach nabieramy rekordowej wprawy“.

Jest na ten dowcipuszek jedyna popularna odpowiedź: „Machnął dowcipem, jak martwe cielę ogonem“.

Wróg „podniosłości“ nie wyczerpał się w jednej notatce. Jeszcze pisze w tym samym numerze. że nie ma nic już do podziwiania nad morzem.

„Kiedy własny port morski był dla nas nowością, czymś nieznanym, tłumy oglądały go z podziwem. Rozpisywano się też na temat Gdyni, sypiąc frazesami.

Teraz nie robi to już większego wrażenia... Toteż dzień morza powinien być poświęcony czemu nowemu: silniejszemu związaniu Polski z morzem“.

Bredzi pan, panie autorze i nijak tego wyrozumieć nie można!

*

P. M. Wielopolska w jednym ze swych artykułów — nazwała Józefa Conrada - Korzeniowskiego — renegatem.

Każdemu wolno mieć swój własny sąd o Conradzie, nie wolno natomiast ludziom, których usta zamknęło wieczyste milczenie śmierci — rzucać tego rodzaju oskarżenia.

Z za grobu ludzie nie odpowiadają. Szkoda, że p. Wielopolska zapomniała o starej, rzymskiej zasadzie: „De mortuis aut bene aut nihil“.

Tej smutnej sprawie poświęcił „Podchorąży“ w Nr 21 artykuł p. t. „Słowa i kwiaty“ pdchr. St. Kostki.

St. Kostka tak kończy swój artykuł: **„Możliwe, że np. zapalczywej publicystce nie trafiają do przekonania cenne wywody Ujejskiego. Tym niemniej nic jej nie rozgrzesza z wystąpienia, którego nazwanie nietaktem byłoby szczytem uprzejmości.**

W tej smutnej, pełnej goryczy sprawie posiada krzepiącą wymowę pewien drobny fakt. Oto w dalekiej Anglii na grobie człowieka, który w ostatnich miesiącach życia—jak pisała jego żona, Angielka—„zdawało się niekiedy, że chce wszystko rzucić i wracać do Polski“, kwitną kwiaty w polskich kolorach narodowych, białe i czerwone.

Zasiała je tam, jakby wbrew głosom, dochodzącym niekiedy z ojczystej Polski, najlepsza powiernica myśli pisarza — jego żona. Są one wyrazem hołdu, złożonego przez Anglię na grobie człowieka, który nigdy nie chciał przestać być Polakiem.

Nie jesteśmy Anglią. Wiemy o tym.. I może dlatego u nas padają na grób wielkiego pisarza nie kwiaty, ale słowa, dyktowane przez napad odrażającej histerii, dla której nie istnieją tak cenione przez Conrada zasady fair play...“.

Należymy do rzędu wielbicieli Conrada, o których była mowa w artykule „Słowa i kwiaty“ — i dlatego z wyrazem wdzięczności dla St. Kostki — powtarzamy jego słowa.

*

Na pewno sławny kompozytor Rachmaninow nie przypuszczał, że jego „Pieśń hinduska“ będzie miała tak oryginalne libretto. Bo oto według polskiego tekstu tak w pewnym miejscu brzmi piosenka: **„...aż zbłąkany okręt nasz, w jakimś porcie zwijał połamany maszt(!)“.**

Konia z rzędem temu „marynišcie“, który pokaże, jak się zwija maszty.

*

Niejednokrotnie stwierdzone zostało, że niektóre wielkie narody — nie celują w znajomości geografii.

Do tej kategorii należy zaliczyć Anglików, którzy w swej zarozumiałości sądzą, że świat — to Anglia. Jest to może i piękna cecha, lecz czasem staje się aż nieprzyjemna, bo granicząca z tępotą.

Niedawno, bo dwa lata temu, zawinął do Gdyni jacht ze studentami angielskimi, którzy ze zdziwieniem dowiedzieli się, że istnieje... Polska.

Studentom można było darować, boć są studentami więc czegoś się może nauczą, ale bardziej dziwne wydaje się, gdy w jakimś oficjalnym podręczniku angielskim zapomina się o istnieniu Polski.

Bo oto p. **M. D. Berlitz** w swym popularnym podręczniku do nauki języka angielskiego **„Method for teaching modern languages— first book“** — wymieniając kraje europejskie — zapomniał o Polsce. A przecież książka wydana została w Londynie w roku 1936.

Trochę znajomości geografii nie zaszkodzi mr. Berlitz!

*

SPROSTOWANIE

W N-rze 8/37 na str. 16 omyłkowo podane zostało pod fotografiami dotyczącymi Wagnera nazwisko O. Jabłoński.

Redakcja

NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM

Nasza zamorska siostrzyca - Szwecja

Nagłówek zadziwić może czytelnika. Nie jest przecież Szwecja naszą krewniaczką ani z wiary, ani z języka. Mimo to wszakże można mówić o pewnym pokrewieństwie narodów, jakie poprzez Bałtyk mogły były sobie podawać dłoń do bratniego uścisku, a które, niestety, bliżej poznawały się w pożogach wojen. Krewieństwo to, dostrzec się dające w średniowieczu zwłaszcza, było krewieństwem z ducha; oba narody, i szwedzki, i polski, jednako miłowały dawną swą wolność, tradycjami w pogańskich jeszcze ustrojach tkwiącą, a nakazującą rozstrzyganie spraw w gromadzie. Znają Szwedzi, jak i my, elekcję królów, zobowiązanie, wiążące zarówno monarchów, jak i oba narody, szanujące samorządy poszczególnych dzielnic, a przede wszystkim wykazujące — w twardych czasach średniowiecza— dostojną, szlachetną tolerancyjność wobec przyłączonych ziem i ludów.

Ten bodaj rys charakteru — w przeciwstawieniu do martyrologji pogańskich Prusów — będzie cechą dla pojęć naszych najbliższą.

Z tych przyrodzonych cech charakteru jak i na tle położenia geograficznego wynikać mogły były sojusze, wiążące dwa państwa, położone na północy i na południu Bałtyku, skąd wylot na otwarte morza zarówno Szwecji jak i Polsce grodziła strażniczka cieśnin, Dania, a gdzie od wschodniej stro-



fot. G. Jabłoński **Młodzi żeglarze szwedzcy z wizytą u młodzieży polskiej w Warszawie**

ny zagrozić miała później Moskwa, usiłując przebić sobie okno na Europę.

Kto wie, czy tych właśnie najsłuszniejszych, bo strukturalnych sojuszy, nie dostrzegali gdzieś w dalekiej przyszłości Mieszko I, gdy wydawał córkę swą, Świętosławę, za króla Szwecji Swena Zwycięskiego, Krzywousty, którego córka Ryksa wyszła kolejno zamąż za dwóch książąt skandynawskich, Przemysł II wielkopolski, gdy pojmował za żonę jedną z księżniczek szwedzkich. Stosunki polsko-szwedzkie w tym czasie nie musiały być dorywcze tylko, co potwierdzałyby echa męczeńskiej śmierci naszego św. Stanisława w Szwecji, a u nas kult św. Brygidy. — Później dopiero, gdy naturalna północno-zachodnia, linia ekspansji polskiej ustąpiła miejsca ekspansji wschodniej, gdy i Szwecja również dążyć poczęła do opanowania wschodnich wybrzeży Bałtyku, zatarg o ziemie zdobyte doprowadzić miał do długotrwałych orężnych rozpraw.

Ekspansja wschodnia Szwecji rozpoczyna się w w. IX i trwa do połowy XI st.; wówczas to wikingowie szwedzcy organizują państwowo ludy wschodniej Słowiańszczyzny, dając jej imię Rusi. Szwecja sama, ochrzczona w początkach XI st., zrywa stosunki, jakie ją dotąd wiązały z Rusią i podejmuje nową ekspansję, chrzcząc zkolei i przyłączając do się Finlandię. Następuje potem okres rozkwitu, gdy założyciel dynastii Folkunga, Birger Jarl (1250 r.) i syn jego Magnus Ladulas łamią separatyzmy dzielnicowe, tworząc już jednolite państwo, rządzone przez monarchę z pomocą rady państwowej i szlachty, stanowiącej siłę zbrojną czasu wojny. W połowie XIV st. dokonywa się ostatecznie proces zjednoczenia państwowego za rządów Magnusa Erikssona, który też nadał krajowi pierwszy zbiór ustaw.

Wnet potem w okresie gwałtownych walk pomiędzy arystokracją a tronem władczyni Danii i Norwegii, Małgorzata, łączy unią kalmarską (r. 1397) wszystkie trzy państwa skandynawskie.

Unia ta mogłaby doprowadzić do powstania wielkiej monarchii skandynawskiej, gdyby nie to, że Szwedzi, zbyt narodowo ukształceni, nie mogli zgodzić się z tendencjami królów duńskich, którzy uważali się za zdobywców Szwecji i Norwegii, a nie za władców wielkiego mocarstwa Północy. Wybucha wreszcie powstanie włościańskie pod wodzą Engelbrekta. Zwołany przezeń w r. 1435 pierwszy sejm państwowy, Riksdag, reprezentujący wszystkie stany, wybiera go na regenta, a choć rządy tego męża stanu były niezwykle krótkie — bo już w roku następnym Englebrekta zamordowano — zdołał on przecież zasiać w masach ducha wolności i chęć odzyskania własnej państwowości. W sejmie szwedzkim zasiadają odtąd obok rycerstwa, mieszczan i duchowieństwa również i przedstawiciele chłopów, którzy w tym szczęśliwym kraju nigdy nie zaznali czarnej niedoli pańszczyzny. Nigdy też odtąd namiestnicy duńscy w Szwecji nie odzyskali dawnej wszechwładzy.

Zupełną niepodległość wywalcza sobie Szwecja wysiłkiem zbrojnym całego narodu pod wodzą Gustawa Wazy, który w roku 1523 został obrany królem, a w cztery lata później, utworzywszy szwedzki kościół narodowy, mógł, dzięki wywłaszczeniu majątków kościelnych, wesprzeć finanse państwowe, czego brakło Szwecji przez ciąg stuleci. Jednocześnie, zwłaszcza po ograniczeniu praw niemieckich kupców hanzeatyckich w Szkohlomie, następuje rozwój w dziedzinie rolnictwa, górnictwa i handlu.

Ze śmiercią Gustawa Wazy w roku 1560 i ze wstąpieniem na tron Eryka XIV rozpoczyna się w dziejach Szwecji okres, najściślej wiążący się z naszymi dziejami. Ekspansja w kierunku wschodnim doprowadza wówczas i Szwecję, i Polskę do współ-

ubiegania się o ziemie zakonu kawalerów mieczowych, przyczym początkowe, zamierające zresztą w zalążkach, wcześniejsze dążenia do unii szwedzko-polskiej, zamiast zrealizować się z wyborem na tron polski Zygmunta Wazy, przeistaczają się w długi okres wojen. Wstępowała weń Szwecja sześćkroć mniejszą od Polski liczbą ludności i nierównie od niej uboższa, ale górująca nad nią ustrojowo przede wszystkim dzięki społecznemu zrównoważeniu stanów jak i dzięki jednolitości narodowej i wyznaniowej, jakiej nie miała Rzeczpospolita. Panowanie Gustawa II Adolfa, głośnego w dziejach Europy ze zwycięstw, odniesionych w wojnie trzydziestoletniej, dało Szwecji ponadto — przy współpracy zasłużonego kanclerza Axela Oxestjerny — usprawnienie administracji państwowej, tym samem zaś rzetelną współpracę narodu z królem. Czasy te znamionuje również rozwój handlowy i przemysłowy Szwecji, zwłaszcza w dziedzinie górnictwa, a wreszcie i wzrost kulturalny, dzięki hojnemu wyposażeniu przez króla uniwersytetu w Upsali, założonego w r. 1477, jak i dzięki zachęcaniu kleru do tworzenia szkół gimnazjalnych. Nie dziw też, że już po śmierci Gustawa Adolfa, a za rządów małoletniej Krystyny z Oxenstjerną na czele regencji, wychodzi Szwecja z wojny trzydziestoletniej jako jedno z mocarstw europejskich, pozyskując przytym z ziem niemieckich — mocą pokoju westfalskiego w r. 1648 — Pomorze t. zw. przednie z wyspą Rugią i cząstką Pomorza szczecińskiego oraz księstwa Bremę i Verden, co razem umożliwia jej kontrolowanie ujść Odry, Elby i Wezery. Jeżeli dodamy, że przedtem zdobył Gustaw Adolf na Moskwie Ingermanię i Karelię i rozszerzył swój stan posiadania w Inflantach; że dalej za rządów Krystyny zdobyła Szwecja na Danii wyspy Gotlandię i Ozylię, że wreszcie za czasów Karola X Gustawa utraciła Dania szwedzkie prowincje Halland, Skane i Blekinge, dające Szwecji dostęp do Kattegatu, a Polska pokojem oliwskim w r. 1660 zrzekła się na rzecz Szwecji znacznej szęści Inflant, — stwierdzić będziemy mogli, że w momencie tym staje się Szwecja niemal wyłączną władczynią Bałtyku.

Rządy Karola XI wypełnione są walką wewnętrzną króla z arystokracją, która zrzec się musi wcześniejszych nadań na rzecz korony, by umożliwić królowi, opierającemu się na warstwach nieuprzywilejowanych, zrównoważenie budżetu państwowego i reorganizację siły zbrojnej lądowej i morskiej. Okres wojenny rozpoczyna się znowu w trzy lata po śmierci Karola XI, gdy w r. 1700 przeciw Karolowi XII zawiązuje się pod wodzą Piotra Wielkiego koalicja rosyjsko - polsko - duńska. Karol XII odniósł wprawdzie głośne zwycięstwo pod Narwą, zmusił potem Augusta II do abdykacji, osadzając na tronie polskim Stanisława Leszczyńskiego, ale i pobity został przez Rosjan pod Połtawą w r. 1709, a data ta staje się kresem mocarstwowego znaczenia Szwecji. Traci ona niebawem Inflanty, Estonię, Ingermanię, Karelię i część Finlandii na rzecz Rosji, Bremę i Verden na rzecz Hanoweru i część Pomorza na rzecz Prus.

Okres następny, zwany okresem Wolności, znamionują walki pomiędzy dwoma stronnictwami w łonie rady państwa i sejmu, przyczym oba stronnictwa, jednako sprzedajne na rzecz obcych mocarstw, dążą zgodnie do osłabienia władzy królewskiej. Niemniej jest to okres postępu: rozwija się wówczas parlamentaryzm; wchodzi w życie nowy zbiór ustaw; na gospodarkę społeczną oddziaływa merkantylizm, wreszcie postęp objawia się w dziedzinie nauki i literatury.

Postęp ten przygotowuje Szwecję do zmiany ustroju, jakiej dokonał Gustaw III bezkrwawym zamachem stanu w r. 1772, wprowadzając nową konstytucję, która ustaliła równowagę władz państwo-



Szkery szwedzkie



Żeglarze szwedzcy przed grobem Nieznanego Żołnierza w Warszawie



Fragment z Kalmaru



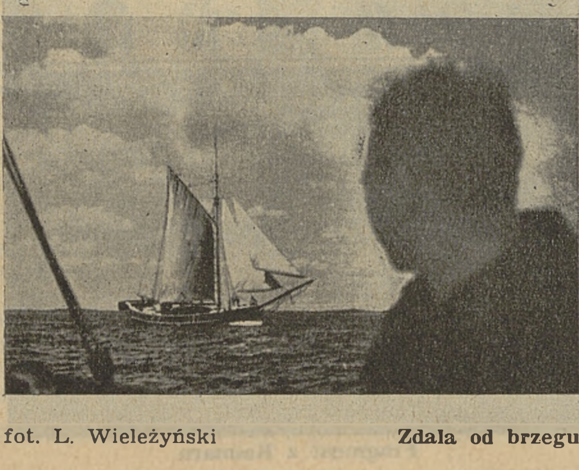
fot. Z. Rajecki

„Swarożyc" przed jedną z podróży do Szwecji

wych. Drugi zamach stanu w r. 1789, przeprowadzony z pomocą stanów nieuprzywilejowanych, umożliwił złamanie wszechpotężnej szlachty, ale i doprowadził do królobójstwa.

Wnet potem zostaje Szwecja wciągnięta do wojen napoleońskich, w czasie których car Aleksander I, dotychczasowy sprzymierzeniec, zagarnął w r. 1809 Finlandię. Usiłował odzyskać ją były marszałek napoleoński Bernadotte — powołany na tron szwedzki jako Karol XIV — wiążąc się w tym celu sojuszem z Rosją przeciw Bonapartemu, ale zamiast Finlandii otrzymał on z woli sojuszników wyzwalającą się wówczas właśnie spod panowania duńskiego Norwegię, odtąd (od r. 1814) połączoną unią osobistą ze Szwecją. — Unia ta rozwiązana została pokojową dobrowolną umową w r. 1905.

Wojna w r. 1814 była ostatnią w dziejach Szwecji. Bez rozlewu krwi również, a z powolnym namysłem przeprowadzone zostały reformy wewnętrzne, a więc przekształcenie dawnego sejmu stanowego na nowoczesny, dwuizbowy parlament, na rzecz którego została ograniczona władza monarsza. Odtąd jedynymi datami, jakiebyśmy mogli wymieniać, byłyby daty nie odnoszonych zwycięstw, czy zawieranych paktów, ale daty budowy szlaków kolejowych lub ognisk coraz rozwijającego się przemysłu, opartego na dwu podstawowych skarbach przyrodzonych, jakimi są lasy i rudy żelazne.



fot. L. Wieleżyński **Zdala od brzegu**

Dzięki nim właśnie jest Szwecja dzisiejsza jednym z najbogatszych krajów Europy. Na przestrzeni 449.000 km^2, a więc na obszarze nieco większym od Polski mieszka w Szwecji zaledwie 6 milionów, t. zn. zaledwie piąta część ludności Rzplitej, przyczym najliczniejsza z mniejszości narodowych, fińska, sięga zaledwie 0.1%. Gdyby chodziło o podział ludności według zajęć, należałoby na pierwszym miejscu wymienić rolnictwo wraz z rybołóstwem, jakiemu się oddaje blisko 40% zaludnienia; na drugim — przemysł wraz z górnictwem — nieco ponad 35%; na trzecim — handel i żeglugę — 18%; reszta pozostawałaby na zawody wolne i służbę publiczną.

Drugim zkolei bogactwem przyrodzonem Szwecji są złoża rud o zawartości żelaza, dochodzącej w złożach lapońskich do 70 prawie %, w złożach w centrum kraju zaś — do 55%. Niezależnie od rud żelaznych posiada Szwecja złoża pirytów i rud miedzi z domieszkami arszeniku, cynku i ołowiu, a wreszcie srebra i złota, którego roczne dobycie dochodzi do 8.000 kg. Dodajmy wreszcie, że szwedzka marynarka handlowa, najliczniejsza na Bałtyku, posiada 1.280 jednostek o tonażu łącznym 1,5 miliona ton, a obroty towarowe w głównych portach szwedzkich wyrażają się cyfrą 29 milionów, w dwójnasób przekraczającą obroty towarowe Gdyni i Gdańska, razem wziętych. Góruje również rybołóstwo morskie

Wszystko to razem pozwala zdać sobie sprawę, o ile bogatsze jest społeczeństwo szwedzkie niż nasze. Cyfrowo, biorąc za podstawę rok 1924, wyraża się to kapitałem 1.500 zgórą złotych dolarów na mieszkańca naszej zamorskiej sąsiadki, wobec niespełna 600 złotych dolarów na mieszkańca Polski, oraz dochodem rocznym, wynoszącym zgórą 250 złotych dolarów w Szwecji, t. zn. pięćkroć mniej więcej wyższym od przeciętnego dochodu mieszkańca Rzplitej. Zmieniło się więc, jak widzimy, wiele od XVI st., gdy szlachta polska, pysząca się swym dobrobytem, liczbą i swobodami politycznymi, lekce sobie ważyła ubogą wówczas, nawpół konstytucyjną dopiero i nieludną Szwecję, mówiąc o jej monarsze z politowaniem: „niech sobie swoje chłopy rządzi". Zmieniły się jednak i linie polityczne obu państw. Przekreślenie obustronne ekspansji, jakaby ogarniała wschodnie pobrzeża Bałtyku, zapobiega raz na zawsze jakimkolwiek zatargom zbrojnym, silnie natomiast zarysowuje się współpraca gospodarcza, oparta na wymianie dóbr materialnych, a więc rud szwedzkich i polskiego węgla. Zbliża ona obie nadbałtyckie sąsiadki, a kto wie, czy bardziej jeszcze nie zbliżają obu społeczeństw stosunki kulturalne nie tylko świata uczonych, ale i tej młodzieży szwedzkiej i polskiej, która, ukochawszy morze, składa sobie wzajem wizyty w portach, kierowana może tym pokrewieństwem duchowem, jakie zarysowywało się już w średniowieczu.

Nie dąży Szwecja dzisiejsza, jak przed stuleciami, by uczynić Bałtyk swem morzem wewnętrznem, a Polska, jeśli chce trwać mocną stopą na odzyskanym wybrzeżu, to w tym przekonaniu, że morze nie dzieli, ale właśnie łączy narody.

Stanisław Poraj

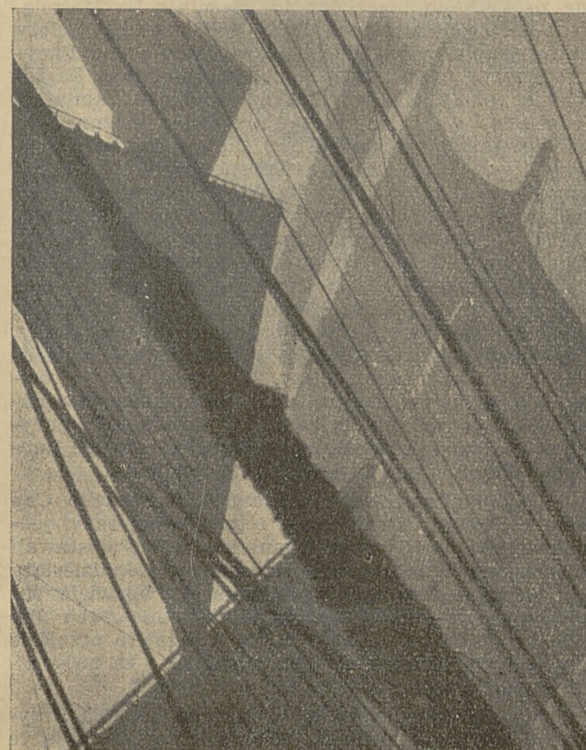
Historia przylądka Horn

Przylądek Hoorn zajął w dziejach żeglarstwa światowego szczególne miejsce. Historia jego jest równie krótka, jak dramatyczna. Niemal od chwili odkrycia tego wąskiego przejścia między lądem Południowej Ameryki, a lodami antarktycznymi, Cap Hoorn jest świadkiem wielu katastrof i awarii, na prawdę ponurych i tragicznych. To też w bardzo krótkim czasie uzyskuje on wyjątkowo złą sławę. Pomimo tego coraz więcej żaglowców kieruje się ku Przylądkowi w poszukiwaniu nowych dróg handlu. Następuje nowy okres, w którym ginie cała masa statków i ludzi. Dopiero wybuch wojny światowej i otwarcie Kanału Panamskiego położyły kres tym katastrofom, kierując statki drogami bezpieczniejszymi i krótszymi. Dziś, kiedy prawie żaden statek nie zapuszcza się na te niegościnne wody, dzieje tych zmagań żeglarzy z Cap Hoorn'em zostały dokładnie zbadane, opisane i ujęte w pewien całokształt, którego nawet Anglicy nie zawachali się nazwać epopeją.

Właśnie na podstawie tych opisów można wyrobić sobie zdanie o trudnościach żeglugi w tych okolicach. I jeśli nawet odrzucimy pewien procent na literacki polot ich autorów, to jednak otrzymamy obraz istotnie wyjątkowych i niebezpiecznych warunków żeglugi, na które był narażony każdy marynarz, udający się przez cieśninę Le Maire'a.

Historia Cap Hoorne'u zaczyna się od roku 1616, kiedy to dwaj marynarze holenderscy Le Maire i Schuten w okolicznościach do dziś nie wyjaśnionych, prawdopodobnie zupełnie przypadkowo odkryli, że ląd Ameryki Południowej jest oddzielony od lodów antarktycznych względnie szerokim przejściem. Magellan, który opłynął świat dookoła już 100 lat wcześniej, przeszedł przez cieśninę północną, do dziś zwaną jego imieniem, jednak o przejściu południowym nic nie wiedział. Pierwszym żeglarzem angielskim, który przeszedł Cap Hoorn ze wschodu na zachód był Woodes Rogers. On też pierwszy opisał swoją podróż ze wszystkimi szczegółami. Jako punkt wyjściowy dla przejścia przez cieśninę Le Maire'a, obrał Rogers wyspy Falklandzkie, skąd wyruszył w grudniu 1709 roku na czele dwóch fregat „Duke" i „Duchess". Podróż jego dookoła Przylądka, to znaczy od 50 stopnia szerokości południowej na Atlantyku do 50 stopnia szerokości południowej na Oceanie Spokojnym, trwała przy pomyślnych, jak na te wody, warunkach 22 dni. Jednak Rogers nie zdawał sobie z tego sprawy. Był przekonany, że natrafił na okres wyjątkowo niepomyślnych wiatrów, co spowodowało takie przedłużenie podróży. Następna podróż angielskiego kapitana Ansona, przedsięwzięta w roku 1741, wyprowadziła go z błędu. Bo rzeczywiście Anson spotkał się z tak fatalnymi warunkami żeglugi, jakich istnienia Rogers nawet nie przypuszczał. Do dziś dnia żaden statek nie miał podobno gorszej pogody przy Cap Hoorn'ie. Eskadra Ansona obchodziła Przylądek nie 22, lecz 92 dni. Oto dokładne tłumaczenie opisu Ansona:

„Górne marsle miałem zwinięte przez 58 dni. Ludzie padali ze znużenia. Codziennie ginęło 6 do 8 ludzi, nie licząc tych, którzy spadali z rej, lub których zmywało za burtę. 23 marca na „Centurionie" potężny szkwał z gradem i deszczem zerwał grotmarsa reję wraz z ludźmi, którzy właśnie zakładali nowe cejzingi. Następnego dnia, „Centurion", który znajdował się najdalej na wietrze, został zmuszony do zwrotu przez rufę z powodu bliskości lądu. Jednak wiatr był tak silny, że nie odważyłem się na postawienie żagli. Postanowiłem odprowadzić statek od wiatru, posyłając resztę ludzi na foka-wanty z nawietrznej burty. Tym sposobem udało mi się lepszego bosmana, który został zmyty za burtę; niestety nie udało mi się uratować go z powodu stanu morza. W tym dniu „Centurion" stracił dwie grota-wanty i jedną kreutz-wantę. Na innych statkach eskadry nie działo się lepiej. Na „Gloucester" połamało grota-reję. „Trial" brał tyle wody, że ni-



fot. B. Wojtas — żagle

osiągnąć cel, jednak kosztowało mnie to mego najgdy nie można było jej wypompować. Najpotężniejszy szkwał przyszedł dnia 3 kwietnia. Na „Centurionie" położono na pokład foka- i grota-reje, pomimo tego znowu pękły dwie grota-wanty i dwa paduny na foku. „Wager" stracił kreutz-maszt i grot-bram reję. „Anne Pink" straciła grota sztag i wszystkie watersztagi. Cudem uratowała się od straty wszystkich masztów, dzięki nagłej zmianie kierunku wiatru w ostatniej chwili".

Wreszcie po 92 dniach żeglugi, w stanie ostatecznego wyczerpania, nieszczęsna eskadra minęła 50 równoleżnik szerokości południowej na Pacyfiku. Jeden „Wager" zakończył swój żywot na kamieniach wybrzeży Chilijskich.

Następnym żeglarzem, który przeszedł Przylądek, był sławny ze swych podróży kapitan Cook. Pozostawał on przy Cap 33 dni, zajmując się obserwacją pogody, wiatrów i prądów. On też określił prawdziwą długość geograficzną Przylądka (w 1774 roku). Całą wiedzę o linii brzegowej Hoornu zawdzięczamy angielskim statkom „Adventure" i „Beagle", które pod dowództwem Fitzroy'a przez cztery lata zajmowały się badaniami wybrzeża.

Pomimo tych wypraw bądź to naukowych, bądź to awanturniczych, ogół ówczesnych marynarzy o Cap Hoorn nic nie wiedział, nic nie słyszał. Aż do połowy XIX wieku, pływając do Indii i na Daleki Wschód, obierano z reguły drogę przez Przylądek Dobrej Nadziei. Około roku 1850 rozchodzi się po świecie wieść o znalezieniu złota w Kalifornii. Po-

czątkowo wywołuje to nieznaczne zresztą ożywienie ruchu w cieśninie Le Maire'a, lecz nie na długo, gdyż gromady poszukiwaczy złota i wszelkiego rodzaju awanturników wolą drogę lądową. Dopiero dziesięć lat później, to znaczy w roku 1860, kiedy rozpoczął się handel na wielką skalę zbożem i nitratami między Australią, Ameryką i Republiką Chilijską z jednej, a Europą z drugiej strony — wtedy dopiero ruch przy Cap Hoorn'ie ożywił się znacznie. Tysiące nowoczesnych żaglowców skierowało się ze wschodu i zachodu ku cieśninie Le Maire'a. W ten sposób w latach 1860—1890 nastąpił „złoty okres" żagla, wtedy właśnie owe „wrota" na Pacyfik były po prostu zatłoczone ogromną flotą żaglową. Od roku 1890 ruch zaczyna stopniowo zamierać, jednak po wybuchu wojny światowej można było widzieć bardzo często 40 i 50 żaglowców manewrujących przy Cap Hoornie. Tu spotykały się wracające do portów ojczystych klipery bawełniane, nitratowe i zbożowe z żaglowcami idącymi w drugą stronę z ładunkiem maszyn, żelaza, węgla i t. d. Okres największego rozwoju przypada na lata 1880 do 1890. W tym właśnie czasie ruch przy Przylądku dochodzi do punktu kulminacyjnego. Z punktu widzenia fachowego jest to okres najciekawszy, najbogatszy we wszelkiego rodzaju katastrofy i awarie — i najtragiczniejszy. Zła sława Cape'u również dochodzi do zenitu, a o jego niebezpieczeństwach wie już nie tylko stary, wytrawny marynarz, ale każdy chłopak okrętowy. Oto co pisze Lubbock, morski pisarz angielski, na ten temat:

„Wielu oficerów i marynarzy przechodziło Cap Hoorn dziesięć, dwadzieścia i trzydzieści razy, jednak najbardziej zahartowani i odważni dostawali nieprzyjemnego dreszczu przechodząc pięćdziesiąty równoleżnik szerokości południowej. Niewiele żaglowców przeszło Przylądek bez mniejszych lub większych awarii, jednak każdy uważał to przejście za ogniową próbę swej wytrzymałości i za najgroźniejszego wroga."

Z powyższego wynika, że żegluga dookoła Przylądka jest niebezpieczna. Ale na czym polegają te niebezpieczeństwa, dlaczego przejście to jest trudniejsze od tylu innych, a szkwały i sztormy, których tyle jest przecież na wszystkich morzach i oceanach całego świata, tutaj są dla żaglowca wprost katastrofalne?

Otóż żaglowce przechodzące przez cieśninę Le Maire'a ze wschodu na zachód, spotykają się z trzema zasadniczymi niebezpieczeństwami, a mianowicie:

1. Szkwały, tak zwane „snorters",
2. Ogromne fale, zwane „greybeards" i
3. Cisze.

„Snorters", są to szkwały o wyjątkowo wielkiej sile, które z reguły przychodzą z zachodu lub południowego zachodu i zawsze towarzyszy im śnieg, grad, deszcz, lub wyładowania elektryczne. Szkwał taki trwa średnio pół godziny, a powtarza się dziennie do 20 razy. Siła wiatru w takim szkwale jest tak wielka, że żaden żagiel nie wytrzymuje tego ciśnienia. Oprócz tego morze zwykle podnosi się bardzo szybko. Oto wyciąg z dziennika okrętowego amerykańskiego klipera „Venice":

„1 luty 1860 rok. Godz. 7.00. Wiatr zachodni o sile 2—3.

Godz. 7.15. Wiatr południowo-zachodni o sile 11—12, snorter, wiatr zmienia się na zachodni, morze podniosło się tak szybko, że można było położyć się tylko na fordewind. Z powodu wielkiej fali sterowanie niemożliwe.

Godz. 7.30. Siła wiatru tak wielka, że morze „dymi się", bukszprytu nie widać z piany, która przed dziobem robi wrażenie dymu. Wypuszczono z rufy 45 sążni jedenastocalowej stalówki; zauważono znaczną poprawę w sterowaniu".

Inny amerykański kliper „Golden Eva" po prostu „orał w błocie" śnieżnym 10 cali grubym podczas takiego snorteru.

Często „snorterowi" towarzyszą wyładowania elektryczne. Na przykład kliper „Surprise", w maju 1853 roku notuje:

„Przez cały dzień bardzo ciężkie szkwały ze śniegiem, gradem i deszczem. Całą noc wszystkie topy masztów i noki rej iskrzą się jasno oświetlając cały pokład".

Inny zaś kliper, „Honqua", w tym samym czasie podaje:

„Godz. 7.30. Wiatr zachodni o sile 12, snorter. W momencie uderzenia szkwału w top grot-masztu trafił meteor wielkości ludzkiej głowy. Spadł na pokład i wyleciał z podwietrznej za burtę, nikomu nie czyniąc szkody".

Drugie niebezpieczeństwo wypływa bezpośrednio z pierwszego, ponieważ te silne szkwały powodują niemal natychmiastowe podniesienie się morza. Spośród powstałych fal wyróżniają się tak zwane „greybeards". Są to ogromne fale, które nadchodzą w regularnych odstępach czasu, atakując statek z całą wściekłością. Przeciętnie taki „greybeard" dochodzi do 60 stóp, około 18 metrów wysokości. Po dojściu do punktu kulminacyjnego, fala taka załamuje się. Rufa statku, która przyjmie na siebie tego rodzaju falę, jest z punktu narażona na kompletne zniszczenie. Żelazo i stal nie wytrzymują tak silnego uderzenia. Bardzo często nawet pokłady cisowe nie są w stanie przetrwać takiego eksperymentu i zerwane deski spływają za burtę, a statek przyjmuje tonny wody do wewnątrz. Luki, skylight'y, nadbudówki, jeśli nie są specjalnie opatrzone i zamocowane, po przejściu fali, znikają zazwyczaj z pokładu razem ze spływającą wodą. Wobec tego rodzaju możliwości, nieprzyjemną jest sytuacja sterników. Wprawdzie dla ochrony ich buduje się nad sterem coś w rodzaju muszli z płyt stalowych, która to ochrona ratuje od zmycia za burtę, jednak od mniejszego, lub większego poturbowania w razie przyjęcia takiej fali na rufę, nie jest w stanie uchronić. Dowodem siły fal jest opowiadanie jednego z członków załogi fińskiego żaglowca „Lawhill", który odbywał z drugim żaglowcem „Grief", wyścig na odcinku Australia — Europa:

„Podróż odbywała się spokojnie przy pięknej pogodzie. Przy Cap Hoorn'ie dogoniliśmy „Griefa", który już od 4 dni ciężko pracował na kolosalnej fali. Przejście Cap'u odbyło się względnie szczęśliwie. Na „Griefie" zmyło dwóch ludzi za burtę. My straciliśmy tylko dwie szalupy i całą nadbudówkę z kabiną nawigacyjną, którą zabrała z pokładu jedna z większych fal".

Również rozbrajające jest opowiadanie kapitana angielskiego żaglowca „Arracan", który powiada, że „wszystko było dobrze, tylko „greybeard", który wszedł na rufę, zabrał trzech sterników i maszynkę sterową wraz ze sterem, pozostawiając tylko goły pokład z wielką dziurą w środku".

Ale to jeszcze nie wszystko. Może jeszcze groźniejszymi od „snorterów" i fal są cisze. Trwają one zwykle po parę godzin przy bardzo dużej, martwej fali. Kliper „Elenbroke" w roku 1885 wpadł w czasie takiej ciszy, między dwie ogromne fale, wysokości do 50 stóp. Pierwsza fala przyszła z południa i podniosła dziób statku wysoko w górę. W tym momencie nadeszła druga fala z zachodu, przechyliła go na burtę i zalała cały pokład. „Elenbroke" przewrócił się do góry kilem w ciągu 5 minut. Cała załoga zginęła z wyjątkiem kapitana, który po trzech dniach został zdjęty przez inny żaglowiec z pływającego do góry dnem wraku. Również z powodu ciszy zakończył swój żywot amerykański żaglowiec pasażerski „Drednought", którego prąd zniósł na kamienie. Załoga czyniła nieludzkie wysiłki nad odho-

lowaniem go przy pomocy szalup. Prąd jednak był silniejszy i wkrótce statek osiadł na brzegu.

Te trzy zasadnicze niebezpieczeństwa: szkwały, fale i cisze, nie są niestety jedynymi. Statki, przechodzące cieśninę Le Maire'a z północy na południe muszą jeszcze liczyć się z bliskością lądu, podwodnymi skałami, prądami i t. d. Natomiast statki idące w kierunku przeciwnym trzymają się zazwyczaj dalej od brzegu, więc te kłopoty zasadniczo odpadają. Wzamian istnieją inne, a mianowicie góry lodowe, śnieg i mgła.

W latach 1850—1900 statki przynosiły najrozmaitsze wieści o spotykanych lodach. Widziano na przykład pole lodowe, które zalegało obszar 240 mil długi i 200 mil szeroki, przy czym największa nieprzerwana masa lodu była 60 mil długa i 40 mil szeroka. W kwietniu 1893 roku, „Cromdale" spotyka 200 gór lodowych. „Kinfanus" w maju tegoż roku płynie 400 mil między górami, których jednego rana naliczył 100. W lutym, „Cutty Sark" cudem ratuje się, przechodząc przez kanał pomiędzy górami lodowymi zaledwie dwa razy szerszy od kadłuba. W marcu „British Isles" mija na 200 milach 1000 gór. Średnio każdy statek idący na wschód spotyka 100 gór lodowych bez względu na porę roku. Największa góra spotkana na tych wodach była 50 mil długa i 150 metrów wysoka.

Zrozumiałym jest, że wśród tylu niebezpieczeństw ustawicznie czyhających na żeglarzy, nie mogło obyć się bez poważnej liczby katastrof i awarii. Najwięcej danych na ten temat mamy z pierwszych lat XX wieku. I tak w roku 1905 zginęło 5 żaglowców, a cztery, po tygodniowych bezskutecznych wysiłkach, w stanie godnym pożałowania do portu Stanley'a na wyspach Falklandzkich. Jeden z nich, „Garsdale", stracił kompletnie wszystkie trzy maszty, nawet kolumny poleciały za burtę. 7 września zwalił się na pokład cały grotmaszt, a w dwadzieścia minut później pozostałe dwa maszty runęły do wody, jeden na prawą, drugi na lewą burtę. Trzy dni ciężko pracowała załoga nad uwolnieniem statku od gmatwaniny lin i pływających szczątków. Jednak bez masztów i żagli statek tak się kiwał, że ładunek lanego żelaza, cegieł i węgla w każdej chwili groził wyłamaniem burt. Dwa dni później zobaczył go włoski żaglowiec „Ascensione", jednak wzburzone morze i zapadający zmrok nie pozwoliły na natychmiastowy ratunek, wobec czego włoski statek postanowił czekać do rana. Jednakowoż podczas ciemnej nocy jeden ze snorterów rozdzielił oba statki, które nie zobaczyły się więcej. Po kilku dniach, kiedy „Garsdale" już ledwo trzymał się na wodzie, nadszedł francuski żaglowiec „Berangere", który mimo bardzo wzburzonego morza opuścił szalupę i zbliżył się do wraku. O zejściu do szalupy nie było mowy. Kapitan



fot. J. Dąbrowski **Suszenie drelichów na baku**



fot. O. Jabłoński **Statek szkolny „Dar Pomorza"**

„Garsdale" wraz z 23 ludźmi załogi skakali pojedyńczo do wody, skąd ich wyławiano.

W roku 1907 zginęło przy Cap Hoorne w różnych okolicznościach siedem żaglowców, w roku 1908 sześć, nie licząc wielu statków, które często po tygodniach i miesiącach bezskutecznych wysiłków przy Przylądku, zawracały do pobliskich portów bez sterów, masztów, rej, żagli, a często i ludzi.

Wartoby zaznaczyć o humorystycznym incydencie, jaki zdarzył się angielskiemu żaglowcowi „Inverness-Shire". Po szczęśliwem przejściu cieśniny Le Maire'a, statek ten podszedł do jednej z wysp Falklandzkich, gdzie zakotwiczył z podwietrznej strony. W międzyczasie przyszedł ratowniczy holownik z Port Stanley'a i znalazłszy „opuszczony", jak mniemał, statek bez ludzi i szalup, założył hol i przyholował go do portu. Najciekawsze jest to, że holownikowi temu przyznano 3000 funtów nagrody za uratowanie statku, gdyż, jak sąd uznał, był on zakotwiczony w niebezpiecznym miejscu.

Góry lodowe również przyczyniły się do wielu katastrof.

W roku 1904 francuski żaglowiec „Emilie Galline" zobaczył niesiony przez górę lodową wrak bez masztów i rej, straszliwie potrzaskany, który nie dawał żadnego znaku życia. „Emilie Galline", która sama znajdowała się w niewiele lepszej sytuacji, oddaliła się od wraku nie badając go bliżej. Do dziś dnia nie wiadomo co to był za statek.

Wobec trudnych warunków żeglugi na tych wodach i tylu wymownych przykładów, wytworzyły się w świecie kapitanów, wówczas zwanych „Cap Hoornerami", pewne ogólne zasady i przepisy obchodzenia przylądka. Do dnia dzisiejszego żaden żaglowiec nie podchodzi do szerokości Cap'u bez uprzednich przygotowań w jednym z bliskich portów. Statki więc, idące z Atlantyku na Pacyfik, zachodziły zwykle do Buenos Aires lub do Port Stanley na Falklandach, gdzie gruntownie przygotowywały się do przejścia cieśniny Le Maire'a. Przyszywano zatym specjalnie mocne i małe żagle, sprawdzano i wzmacniano cały ruchomy i nieruchomy takelunek, zastępując większość lin manilskich — stalówkami. Wszystkie szalupy mocowano ze specjalną starannością, a luki, skylight'y i nawiewniki zabijano na głucho. Poza tym przygotowywano zapasowy ster, rozciągano liny na pokładzie, siatki ochron-

ne przy relingach itd. Oprócz tego każdy z kapitanów przedsiębrał na podstawie własnego doświadczenia różne specjalne środki ostrożności, posługując się własnym systemem obchodzenia Przylądka. Tak więc kapitan żaglowca ,,Valkirie" zawsze zwijał górne żagle zanim wiatr wyjął je z lików, co wywoływało wiele niezadowolenia wśród załogi. Inny znowu z kapitanów kładł specjalny nacisk na worki, zawierające niezamarzającą oliwę. Zwykle doświadczeni ,,Cap Hoornerzy" przygotowywali grube stalówki, które wypuszczone za burtę, znacznie ułatwiały utrzymanie statku dziobem do wiatru w bejdewind, lub sterowanie na fordewind.

Wreszcie po gruntownym przygotowaniu statku opuszczano port, kierując się ku cieśninie Le Maire'a.

Na podstawie tych kilkudziesięciu lat praktyki ogół kapitanów przyjął, obchodząc Cap Hoorn, pewne zasady, z których kardynalna jest ujęta jednym angielskim słowem, które trudno oddać w języku polskim, a mianowicie w e s t i n g, co oznacza mniej więcej ,,robić długość zachodnią". Drugą z kolei zasadą jest: nosić żagle. Wielu kapitanów po osiągnięciu szerokości południowego brzegu Staten Is., zwijało górne żagle i tylko pod dolnymi oczekiwało na ,,pomyślny wiatr". Ci kapitanowie spędzali przy Cap Hoorn'ie całe miesiące. Zwycięzcami, jak nazywa ich pisarz angielski Lubbock, Cap'u byli wyłącznie ci, którzy ,,ryzykowali" noszenie żagli. Zasadniczo szli oni pod wszystkimi żaglami, a zmiejszali ilość niesionych żagli dopiero w ostatniej chwili, często na parę minut przed uderzeniem snorteru. Każdą chwilę pomyślniejszych warunków wyzyskiwali dla postawienia maksimum żagli i posunięcia się chociaż o kabel na zachód. Jak wykazała praktyka, jest to jedyna metoda, która daje dobre wyniki.

Średnie dobre przejście Przylądka od 50 stopnia szerokości południowej na Atlantyku do 50 stopnia szerokości południowej na Pacyfiku, wynosi 20 dni. Odległość, jaką należy przebyć, jest 800 mil, co stanowi po 40 mil dziennie w dobrym kierunku.

To też nic dziwnego, że Cap Hoorn był znaczną przeszkodą i często wywoływał opóźnienia w ówczesnej komunikacji. Bowiem od roku 1915 podróż z New Yorku do St. Francisko trwała średnio 130 dni. Na tej drodze również osiągnięto pewne rekordy, mianowicie od roku 1873 żaglowce odbyły tę podróż w granicach 89 — 100 dni. Z nowoczesnych, stalowych żaglowców zaledwie 3 odbyły tę drogę w granicach 90 — 96 dni. Ale i w drugą stronę ustanowiono rekordy, mianowicie 8 żaglowców przeszło z New Yorku do San Francisko w przeszło 200 dni, a ,,Hadden Hall" szedł z Liverpoole do Melbourne 243 dni.

Dziś historia Cap Hoorn'u jest skończona. Jedne parowce chodzą przez cieśninę Magellana, inne wraz z okrętami wojennymi przez kanał Panamski. Dla ogółu społeczeństw ten okres tylu tragedii, które rozegrały się przy Przylądku poszedł w niepamięć, ale w społeczeństwie marynarzy całego świata Cap Hoorn żyje jeszcze i w dalszym ciągu dzieje jego są otoczone mgłą tajemnicy. Do dziś dni ówcześni zwycięzcy Hoornu są otoczeni szacunkiem i powagą, bo wtedy, jak mówią Anglicy, ,,okręty były drewniane, ale ludzie na nich stalowi".

Dodać jeszcze należy, że tak tragiczne i groźne opisy podróży żaglowców przez Cap Hoorn, jakię pozostawili po sobie ówcześni marynarze, wynikają przede wszystkim z warunków w jakich musieli pracować. Jeśli zważymy, że pływali oni na statkach drewnianych, przeważnie niewielkich, że ilość załogi rzadko przekraczała liczbę 15 ludzi, że statki były z reguły tak załadowane, że burta wystawała zaledwie 1 metr z wody, wreszcie, że załogi były odżywiane w dalekich podróżach wprost niewiarogodnie fatalnie — nie trudno będzie dzisiejszemu marynarzowi zrozumieć, że sztormy i fale, góry lodowe i ,,snorters'y" były wówczas o wiele groźniejsze, niż są dzisiaj.

Dla nowoczesnego, stalowego żaglowca, jakim jest na przykład ,,Dar Pomorza", przejście Cap Hoorn'u nie przedstawia zasadniczo wielkich trudności. Oczywiście, żegluga na tych wodach do przyjemnych nie należy, chociażby ze względu na panujące dotkliwe zimno, niemal nieustannie padający deszcz, grad, lub śnieg, wreszcie silne kołysanie. Mając takie przyrządy, jak echo-sonda, kompas bąkowy, elektryczny log itp., nie mówiąc już o chłodni, która umożliwia normalne żywienie załogi — nowoczesny żaglowiec powinien przejść Przylądek zupełnie ,,gładko", nie odczuwając go więcej, od t. zw. złej pogody.

Udowodnił to właśnie ,,Dar Pomorza", odbywając w roku bieżącym podróż, w czasie której opłynął Cap Hoorn z zachodu na wschód, nawet nie widząc ani jednej góry lodowej. Sztormy tam spotkane należałoby zaliczyć do silnych, lecz nie niebezpiecznych. Prawdopodobnie, gdyby nasz statek szkolny był małym, drewnianym żaglowcem, wrażenia, jakie odniosłaby załoga byłyby o wiele żywsze, a może i ciekawsze.

Stefan Gorazdowski

Na widnokręgu

Ponowny rekord „Normandie". Po dwutygodniowym postoju w doku i dalszej regulacji maszyn i śrub ,,Normandie" wyruszyła w podróż do Ameryki z zamiarem pobicia swego własnego rekordu szybkości w kierunku zachodnim.

Próba ta wypadła jak najpomyślniej. W dniu 2 sierpnia b. r. ,,Normandie" minęła latarnię morską k/New Yorku Ambrose, po przebyciu trasy Europa — Ameryka w 95 godzin i 2 minuty, czyli mniej, niż 4 doby.

W ten sposób ,,Normandie" stała się bezapelacyjnie zwycięzczynią błękitnej wstęgi dla obu kierunków trasy amerykańskiej. Podobna próba bicia rekordu miała podobno kosztować linię aż 60 tysięcy franków, ze względu na większe niż normalnie zużycie materiałów pędnych. (J.)

*

Regaty tygodnio Sopockiego. W dniach 28 — 31 lipca oraz 1 sierpnia b. r. odbyły się na zatoce gdańskiej organizowane przez gdańsko-sopockie koła żeglarskie międzynarodowe regaty żeglarskie. W regatach tych wzięło udział ogółem 79 jachtów, startujących w 14 grupach. Poza gdańskimi jachtami o nagrody ubiegały się także jachty niemieckie (przeważnie niemieckiej marynarki wojennej) oraz jachty polskie z Gdyni i Gdańska. Łącznie polskich jachtów udzielało się 17, startujących w 5-ciu kategoriach, przy czym z silną konkurencją żeglarzom polskim wypadło zetknąć się jedynie w kategorii 50-cio m kw. jachtach klasy ,,Seefahrt" oraz w kategorii ,,Starów".

Natomiast w kategorii 80-cio m kw. klasy ,,Seefahrt" oba startujące jachty polskie wogóle nie miały obcej konkurencji i to samo dotyczyło klasy ,,Hai", zaś w kategorii jachtów 6-m-R c/ra trzem polskim jednostkom (,,Danuta", ,,Bystry" i ,,Lotny") występował tylko jeden Gdańsk, a mianowicie świeżo wybudowany ,,Zoppot", który nb. zwyciężył.

Jeśli chodzi o wyniki dla strony polskiej, to niestety tam wszędzie, gdzie jachty polskie spotkały się z konkurencją obcą, nagród nie uzyskano, a przynajmniej nie tej miary, które wyni-

kać mogłyby z przewagi nad żeglarzami gdańsko-niemieckimi.

Na marginesie regat sopockich należy zaznaczyć, iż w roku bieżącym całkiem słusznie zachowana została ze strony naszych kół żeglarskich wstrzemięźliwość w udzielaniu się w większych regatach międzynarodowych przybrzeżnomorskich, gdyż jak obecne regaty potwierdziły, za mało posiadamy na to jeszcze doświadczenia. **(J.)**

*

Niesamowite zdarzenie. W porcie Bremen zdarzył się niedawno niecodzienny wypadek kolizji. Statek Hapagu „Rheinland" zderzył się z dobrze znanym w Gdyni i w Gdańsku parowcem „Sperber", należącym do towarzystwa okrętowego „Argo". W kolizji brał również udział holujący jednego z wyżej wymienionych statków, holownik „Ueberall'.

Zderzenie było tak silne i gwałtowne, że stojący na pokładzie holownika palacz nazwiskiem Scheel został siłą wstrząsu wyrzucony za burtę i według ogólnego mniemania utonął, choć znajomi nie chcieli w to uwierzyć, gdyż Scheel uważany był w gronie znajomych za dobrego pływaka. Tajemnica wyjaśniła się dopiero, gdy wprowadzono mocno uszkodzonego „Sperber'a" do doku i odkryto luki. Mianowicie w ładowni Nr 1 znaleziono zwłoki palacza Scheel'a. Niesamowity ten wypadek według opinii rzeczoznawców przedstawia się następująco: Przy zderzeniu w burcie „Sperber'a", poniżej linii zanurzenia, powstał otwór, przez który buchnął natychmiast strumień wody do wnętrza statku. Ponieważ Scheel znajdował się blisko otworu, został przez powstały prąd wciągnięty do wnętrza „Sperber'a" i tam dopiero poniósł śmierć. **(T.)**

*

Król rumuński Karol właścicielem największego jachtu. Jak donosi „Evening Standard", milionerka angielska Lady Jule sprzedała swój luksusowy jacht „Nahlin" królowi rumuńskiemu.

Jacht ten wybudowany był w roku 1930 i uchodził w Anglii za największy (1574 to. wyporności). **(T.)**

*

Anglia zbroi flotę handlową. Wskutek porozumienia z ministerstwem przemysłu i handlu rozesłała admiralicja angielska okólnik do wszystkich towarzystw armatorskich, jak również do oficerów marynarki handlowej, w którym omawiana jest sprawa przygotowania floty handlowej do celów wojennych na wypadek wojny.

Jako pierwszy etap tego na szeroką skalę zakrojonego programu urządza admiralicja przy poparciu armatorów kursy przysposobienia wojskowego na morzu dla wszystkich bez wyjątku oficerów, obywateli angielskich. Kursy te odbywać się będą w siedmiu najważniejszych portach brytyjskich, jak: Londyn, Southampton, Liverpool i in.

Program przeszkolenia obejmuje obronę przeciwko łodziom podwodnym, unikanie i poławianie min, oraz ćwiczenia artyleryjskie. Według oficjalnego oświadczenia sekretarza ministerstwa przemysłu i handlu Eunan Wallace'a, marynarka handlowa Wielkiej Brytanii musi być przygotowana na wypadek wojny o wiele lepiej, niż w roku 1914. Dla oficerów mechaników przewiduje się jeszcze specjalne kursy obrony przeciwgazowej. **(T.)**

*

Hapag kupuje statek szkolny. Gustav Erikson, słynny armator fiński, sprzedał niedawno towarzystwu Hapag jeden ze znanej na całym świecie floty zbożowej statek, a mianowicie czteromasztowy bark „L'Avenir". Statek ten zbudowany był przed wojną pod nadzorem Lloydu Niemieckiego i pływał przez czas dłuższy jako statek szkolny pod banderą belgijską.

Obecnie, po ciężkiej pracy u Erikson'a, gdzie niejednokrotnie dowiódł swej wysokiej klasy, wraca „L'Avenir" znów do swego starego zawodu kształcenia nowych zastępów marynarzy.

Należy zaznaczyć, że w Niemczech jeszcze w czasach obecnych wymaga się od kandydata do szkoły nawigacyjnej (Navigationschule) dwadzieścia miesięcy pływania na żaglowcu.

Wojenna marynarka niemiecka buduje trzeci z kolei szkolny żaglowiec. **(T.)**

*

Bunt na szwedzkim statku. Na stojącym w Archangielsku parowcu szwedzkim „Elsa" zbuntowała się cała prawie załoga. Przyczyny, jak również skutki bliżej nieznane. Ciekawe jest w tym wszystkim stanowisko władz sowieckich, które odmówiły interwencji, chociaż kapitan zwracał się parokrotnie z prośbą o pomoc. **(T.)**

*

Proces o dziesięć statków hiszpańskich. W najbliższych dniach orzec mają sądy angielskie, do kogo należą statki, zajęte swego czasu w portach angielskich przez admiralicję brytyjską.

Powodem tego ciekawego procesu było zarządzenie przedstawiciela rządu Walencji, który, powołując się na rozporządzenie z dn. 29 czerwca b. r., zażądał od kapitanów dziesięciu statków hiszpańskich, bawiących podówczas w Anglii, aby oddali się do dyspozycji rządu czerwonego. Kapitanowie jednogłośnie odmówili, motywując to tym, że właściciele statków mieszkają w Bilbao i są Baskijczykami. Przedstawiciel rządu czerwonego mianował nowych kapitanów, na co znów nie zgodziła się załoga.

Wreszcie armatorzy zwrócili się z prośbą do admiralicji angielskiej, żeby aż do wyjaśnienia sprawy obłożyła statki aresztem.

Mimo protestu przedstawiciela rządu Walencji w Cardiff, na głównym maszcie każdego statku przybito kartę z rozporządzeniem, że aż do odwołania, statek jest własnością admiralicji angielskiej i niewolno mu przedsiębrać żadnej podróży. Podobny los spotkał parowiec „Coudado", należący do pewnego armatora z Santander, co do którego powzięto podejrzenie, że udaje się do jednego z portów sowieckich. **(T.)**

*

Ciekawa statystyka. Przeprowadzając statystykę co do przyczyn śmierci marynarzy, stwierdziły odpowiednie władze amerykańskie, że wypadków, powodujących śmierć, jest w marynarce o wiele mniej, niż w innych zawodach i że zaledwie pięć procent wypadków śmiertelnych przypisać można zatonięciu.

Ciekawy i godny uwagi jest fakt, że aż 30 procent wypadków śmiertelnych powodują katastrofy samochodowe i motocyklowe, które przytrafić się mogą oczywiście marynarzowi tylko wtedy, kiedy bawi na lądzie. Z 10 procent zatonięć przypada 5 procent na czas, kiedy marynarze nie są na morzu. Dalsze 10 procent — to nieszczęśliwe wypadki różnych rodzajów.

W 50 proc. przyczyną śmierci jest choroba; ilość wypadków tej kategorii, dzięki postępowi medycyny, ostatnio w szybkim tempie maleje, co daje statystykom asumpt do twierdzenia, że niedługo nastąpi wyrównanie z wypadkami, spowodowanymi katastrofami samochodowymi.

A ponieważ wypadki śmiertelne, związane z czynnościami służbowymi, również z dnia na dzień maleją, wyciągnąć można prosty wniosek, że życie człowieka na morzu jest pewniejsze, niż na lądzie. **(T.)**

*

Bezdomni marynarze. Do Workington w Anglii przybył statek „Banderas", przywożąc 3 tys. ton rudy żelaznej. Załogę statku stanowili wyłącznie Baskowie, którzy dowiedzieli się w Anglii, że generał Franco zajął ich rodzinne miasto Bilbao. Wszyscy zeszli na ląd, zostawiając statek władzom portowym w Workington. W dalszą podróż wyruszyć nie chcieli, twierdząc, że nie mają dokąd się udać. Społeczeństwo angielskie ustosunkowało się bardzo serdecznie do ludzi, którzy po krótkim okresie niepodległości znów stracili swoją samodzielność. **(T.)**

*

Nowa mieszanka. Z Anglii donoszą, że po pięcioletnich próbach





fot. B. Świerzewski

Piękno jezior Wileńszczyzny

udało się inżynierom Cunard White Star Line, współpracującym z jedną ze stoczni na Tync, stworzyć nową mieszankę do napędzania maszyn, której składnikami jest 60 procent ropy i 40 procent pyłu węglowego.

Próby, jakie przeprowadzono na statkach „Berengaria" i „Corinthia", dały podobno bardzo zadawalniające rezultaty. Nowy ten system opalania nazwano „colloidal fuel". Ma to być najtańszy z dotychczas znanych systemów.

*

Nowy motorowiec ze starego szkunera. Ciekawy i udany eksperyment przeprowadziła jedna ze stoczni w Niemczech. Mianowicie zbudowany w r. 1902 pięciomasztowy szkuner przecięto na połowę i wstawiono część kadłuba 15 metrowej długości. W ten sposób przedłużono statek o 15 m, a nośność jego (D. W.) zwiększono o 1400 t. Jakie motory otrzymał ex „Wernen Brinnen" bliżej niewiadomo. Zaznaczyć należy, że stocznie niemieckie powiększyły przez podobną operację już czwarty statek. **(T.)**

*

Nie poprawiać w dzienniku okrętowym! W Anglii zwraca się szczególnie baczną uwagę na to, aby w dzienniku okrętowym nie uskuteczniać żadnych przeróbek, poprawek, względnie wycierań tekstu. Długie lata doświadczenia nauczyły, że mo to nieraz kolosalne znaczenie.

Tak, np., niedawno znalazła się na wokandzie sądu morskiego sprawa statku „Bury Hill", który 7 grudnia 1936 r. wpadł na rafę około przylądka Verde. Rzeczoznawcy, nie ograniczając się tylko do lup i innych szkieł powiększających, zastosowali lampę kwarcową i stwierdzili, że adnotacje w dzienniku okrętowym były powycierane. Mało tego — udało się nawet ustalić treść usuniętych notatek, co w znacznym stopniu obciążyło kapitana i wachtowego oficera.

W wypadkach pomyłek należy niewłaściwą treść lekko przekreślić i wpisać właściwą, choć i to nieraz stwarza przykre komplikacje, na co przytaczamy poniższy przykład: Okręt mija statek sygnałowy z prawej burty, od strony morza; oficer wachtowy wpisuje przez pomyłkę, że z burty lewej. Pomyłkę tę jednak szybko spostrzega, przekreśla lekko wyraz „lewa" i pisze „prawa". Za kilka minut statek wpada na mieliznę. Rozprawa — sąd nie chce uwierzyć, że statek minął sygnał przepisowo. Twierdzi, że poprawka była zrobiona po katastrofie. Trzeba było dopiero postawić kilku świadków z załogi, którzy pod przysięgą zeznali, że oficer wachtowy minął statek sygnałowy przepisowo. **(T.)**

*

Fałszowanie historii na ekranie. Coraz częściej daje się zauważyć na łamach prasy angielskiej narzekanie, że wytwórnie filmowe, szczególnie amerykańskie, produkując filmy morskie, sięgają najchętniej po tematy z dziejów największej na świecie marynarki angielskiej. Nicby w tym nie było złego, gdyby wytwórnie starały się oddać dokładnie ducha danej epoki i nie wprowadzały nieraz momentów, mogących zadrosnąć uczucia narodowe Anglików.

Najdalej w tym kierunku posunęła się wytwórnia M. G. M. — Film, wystawiając „Bounty" (w oryginale: Mutiny on she Bounty). „Bounty" ma być statkiem angielskim z połowy osiemnastego wieku, choć niczem absolutnie, zdaniem znawców, nie przypomina tej epoki. Jest to typowy amerykański statek z dziewiętnastego stulecia. Ale mniejsza o to. Z dowódcy statku, kapitana Bligh'a, zrobiła draba, który okrada załogę, znęca się nad Bogu ducha winnymi ludźmi, stosując bez powodu nieludzkie tortury i kary. Ten nieludzki sposób traktowania załogi ma prowadzić konsekwentnie do buntu. Tymczasem, jak twierdzą historycy, sprawa przedstawiała się inaczej.

Kapitan Bligh nie był ani o jotę gorszy, jeżeli chodzi o dyscyplinę okrętową, od innych współczesnych kapitanów. Bunt załogi był dziełem pierwszego oficera, człowieka o niepewnej przeszłości i wygórowanych, niezdrowych ambicjach. Zasługi, jakie Bligh położył dla kolonizacji angielskiej, są bardzo wielkie, czego dowodem jest ranga wiceadmirała, którą mu wdzięczna Anglia nadała. Jako nawigator stawiany jest w jednym rzędzie z kapitanem Cook'iem.

Jego 41-dniowa podróż w otwartej łodzi z Wysp Przyjacielskich do wyspy Timor, położonej w Holenderskich Indiach Wschodnich była sztuką nawigacji, jeżeli się zważy, że z przyrządów nawigacyjnych posiadał kompas, stary kwadrant, zegar pokładowy, który w kilka dni po rozpoczęciu podróży stanął i log prowizoryczny, własnoręcznie skonstruowany. Mimo to przepłynął 3.618 mil, myląc się, jeżeli chodzi o szerokość geograficzną, tylko o 1° 9', czyli 69 mil morskich. Dwudziestu pięciu ludzi, którzy opowiedzieli się za kapitanem Bligh'em, to nie byli, jak przedstawia wytwórnia filmowa, poplecznicy kapitana i lizusy, ale, zgodnie z faktami historycznymi, najlepsi i najzdolniejsi ludzie z załogi — „The most able men of the ship's company". **(T.)**

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale": 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych.

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17